

Begründung zur 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“

Inhaltsverzeichnis

TEIL 1: GRUNDLAGEN, ZIELE, INHALTE, AUSWIRKUNGEN	4
1 RECHTSGRUNDLAGEN	4
2 ALLGEMEINES	4
2.1 ERFORDERLICHKEIT, ZIELE UND VERANLASSUNG	4
2.2 VERFAHREN	5
2.3 ABGRENZUNG DES RÄUMLICHEN GELTUNGSBEREICHES	5
2.4 ANPASSUNG AN DIE ZIELE DER RAUMORDNUNG	5
2.5 ENTWICKLUNG AUS DEM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (FNP)	7
2.6 INTERKOMMUNALES ABSTIMMUNGSGEBOT	8
3 RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN BEBAUUNGSPLAN	10
3.1 LAGE IN DER STADT	10
3.2 GRÖÖE DES RÄUMLICHEN GELTUNGSBEREICHES, EIGENTUMSSTRUKTUR	10
3.3 BISHERIGE NUTZUNGEN / BESTANDSSITUATION	10
3.4 GEPLANTE BUSLINIENFÜHRUNG	11
3.5 ALTERNATIVE BUSLINIENFÜHRUNGEN	11
3.5.1 Alternativvorschlag von Bürgern: Buslinien 636 und 639 mit Wendepplatz Saalestraße	11
3.5.2 Alternativvorschlag von Bürgern: Buslinie 905 mit Wendepplatz Saalestraße	12
3.5.3 Alternativvorschlag von Bürgern: Buslinie 905 über Ahrbergenweg	12
3.5.4 Alternativvorschlag von Bürgern: Buslinien 636 und 639 oder 905 über Saalestraße / Allerstraße und gleichzeitig Buslinie 905 über „Am Westende“	13
3.5.5 Fazit	14
4 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN	14
4.1 VERKEHRSLÄCHE BESONDERER ZWECKBESTIMMUNG: „BUSSPUR“	14
4.2 ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHE	15
4.3 FLÄCHEN UND MAÖNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ZUR ENTWICKLUNG VON BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT	15
5 AUSWIRKUNGEN DES BEBAUUNGSPLANES	15
5.1 NATURSCHUTZRECHTLICHE / -FACHLICHE BELANGE	15
5.2 BODENSCHUTZ UND ARCHÄOLOGIE	16
5.3 WASSERWIRTSCHAFTLICHE BELANGE / ENERGIEVERSORGUNG	17
5.4 VERKEHRLICHE BELANGE / ABFALLENTSORGUNG / IMMISSIONSSCHUTZ	17
5.5 ORTSBILD UND NACHBARLICHE BELANGE	18
5.6 SOZIALE BELANGE	18
5.7 BELANGE DER LANDWIRTSCHAFT UND DER FISCHEREI	18
6 DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG	19
6.1 ZUSAMMENFASSUNG DER WESENTLICHEN AUSWIRKUNGEN	19
6.2 KOSTEN	19
6.3 BODENORDNENDE UND SONSTIGE MAÖNAHMEN	19
6.4 FLÄCHENBILANZ	20

TEIL 2 UMWELTBERICHT	21
7 BESCHREIBUNG DES PLANVORHABENS.....	21
7.1 ANGABEN ZUM STANDORT.....	21
7.2 ART DES VORHABENS.....	21
7.3 FESTSETZUNGEN.....	21
7.4 IN FACHGESETZEN UND FACHPLÄNEN FESTGELEGTE ZIELE DES UMWELTSCHUTZES.....	21
8 BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN.....	22
8.1 UNTERSUCHUNGSRELEVANTE SCHUTZGÜTER UND IHRE FUNKTION	22
9 BESCHREIBUNG DER UMWELTRELEVANTEN MAßNAHMEN.....	26
9.1 ZU ERWARTENDE ERHEBLICHE UMWELTAUSWIRKUNGEN DES VORHABENS	26
9.2 VERMINDERUNGS- UND SCHUTZMAßNAHMEN.....	27
9.3 AUSGLEICHSMABNAHMEN.....	28
9.4 ENTWICKLUNG BEI NICHTDURCHFÜHRUNG DER PLANUNG	29
9.5 STANDORTALTERNATIVEN UND BEGRÜNDUNG DER AUSWAHL	29
10 DARSTELLUNG DER SCHWIERIGKEITEN BEI DER ZUSAMMENSTELLUNG DER ANGABEN	29
11 ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTBERICHTES	29
TEIL 3: BETEILIGUNGSVERFAHREN, VERFAHRENSVERMERKE.....	30
12 ERGEBNIS DER FRÜHZEITIGEN BÜRGERBETEILIGUNG GEMÄß § 3 (1) BAUGB	30
13 ERGEBNIS DER EINWOHNERVERSAMMLUNG BUSLINIENFÜHRUNG WESTSTADT AM 22.06.2009.....	37
14 FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄß § 4 (1) BAUGB.....	56
15 ERGEBNIS DER BÜRGERBETEILIGUNG GEMÄß § 3 (2) BAUGB.....	60
16 BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄß § 4 (2) BAUGB.....	60
17 VERFAHREN	60
18 INKRAFTTRETEN.....	61
ZUSAMMENFASSENDE ERKLÄRUNG DER 3. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANS NR. 0-71 „BURGDORF NORDWEST“ GEMÄß § 10 (4) BAUGB	62
QUELLEN.....	63

- ANLAGE 1: GEPLANTER VERLAUF DER BUSLINIE 905
- ANLAGE 2: GEGENÜBERSTELLUNGSTABELLE VON BESTAND UND PLANUNG FÜR DIE BILANZIERUNG DES EINGRIFFS UND DES AUSGLEICHS IN DEN NATURHAUSHALT
- ANLAGE 3: LAGE DER KOMPENSATIONSFLÄCHE
- ANLAGE 4: AUSZUG AUS DEM NAHVERKEHRSPLAN 2003 DER REGION HANNOVER, VERBESSERUNG DER STADTVERKEHRE IN DEN MITTELZENTREN
- ANLAGE 5: VORTRAG VOM FACHBEREICH VERKEHR ANLÄSSLICH DER EINWOHNERVERSAMMLUNG BUSLINIENFÜHRUNG WESTSTADT AM 22.06.2009
QUANTITATIVER UND FINANZIELLER VERGLEICH VON BUSLINIENFÜHRUNGEN
- ANLAGE 6: ALTERNATIVVORSCHLAG VON BÜRGERN BUSLINIE 905 MIT WENDEPLATZ SAALESTRASSE
- ANLAGE 7: ALTERNATIVVORSCHLAG VON BÜRGERN BUSLINIE 905 ÜBER AHRBERGENWEG
- ANLAGE 8: ALTERNATIVVORSCHLAG VON BÜRGERN BUSLINIE 905 ÜBER „AM WESTENDE“ UND 636/639 MIT WENDEPLATZ SAALESTRASSE
- ANLAGE 9: ALTERNATIVVORSCHLAG VON BÜRGERN BUSLINIE 905 ÜBER ALLERSTRASSE UND „AM WESTENDE“
- ANLAGE 10: BUSLINIENNETZ BURGDORF STAND 2009
- ANLAGE 11: TAGESORDNUNG DER EINWOHNERVERSAMMLUNG BUSLINIENFÜHRUNG WESTSTADT AM 22.06.2009
- ANLAGE 12: AUSZUG AUS DER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSMABNAHME „BURGDORF NORDWEST“

Teil 1: Grundlagen, Ziele, Inhalte, Auswirkungen

1 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB)
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO)
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 PlanzVO)
- Niedersächsische Bauordnung (NBauO)
- Niedersächsische Gemeindeordnung (NGO)

(jeweils in der zurzeit gültigen Fassung)

2 Allgemeines

2.1 Erforderlichkeit, Ziele und Veranlassung

In den 1990er Jahren wurde der Rahmenplan „Nordwest“ für die Stadt Burgdorf entwickelt. Basierend auf diesem städtebaulichen Konzept wurden die Bebauungspläne Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ und Nr. 0-74 „Heineckenfeld“ erstellt und als Satzungen beschlossen.

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ regte der Kommunalverband Großraum Hannover im Jahre 1999 eine bessere Erschließung des Plangebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) an. Seinerzeit konnte keine abschließende Linienführung für den Bereich „Burgdorf Nordwest“ getroffen werden, da die angrenzenden Bereiche an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 0-71 noch nicht in Entwicklung befindlich waren.

Nachdem im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 0-71 sämtliche Bauplätze vergeben und bebaut sind und im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 0-74 die Vermarktung und Bebauung begonnen hat, gibt es derzeit Überlegungen für eine neue Buslinienführung in der Weststadt (Anlass der Planung). In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ ist als Zielsetzung für die verkehrliche Erschließung genannt: „Möglichst eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung zu sichern“. Als Einzelziel wird u.a. angeführt: „Vorrangig attraktive Erschließung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, Rad-, Fußgängerverkehr und ÖPNV.“ In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 0-74 „Heineckenfeld“ wird ausgeführt, dass langfristig das vorhandene Busnetz auch durch das Baugebiet „Heineckenfeld“ geführt werden soll. Aus diesem Grund wurde die „Saalestraße“ im Baugebiet „Heineckenfeld“ mit der entsprechenden Breite und beidseitigen Bushaltestellen festgesetzt und hergestellt.

Für die Trasse der geplanten Buslinie (vgl. Kapitel 3.4 und Anlage 1) ist unter anderem ein Abschnitt der Parzelle der verlängerten Moorstraße vorgesehen, welcher sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ befindet. Dieser ist derzeit jedoch als „Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Parkanlage“ sowie in Überlagerung als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzt. Der Ausbau für den Busverkehr ist also planungsrechtlich derzeit nicht möglich (Erforderlichkeit der Planung). Durch die 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ nachfolgend auch als B-Plan Nr. 0-71/3 bezeichnet, sollen die Festsetzungen für den Bereich der verlängerten Moorstraße aufgehoben und durch die Festsetzung „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Busspur“ ersetzt werden. Ergänzt wird der Geltungsbereich um Abschnitte östlich und westlich des derzeitigen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes

Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“, da auch für diese ein Ausbau für den Busverkehr erforderlich ist.

Mit dem Bebauungsplan wird also der Ausbau der verlängerten Moorstraße planungsrechtlich gesichert. Nach Abschluss des Verfahrens kann die Moorstraße für die Buslinienführung genutzt werden. Durch den geänderten Linienvverlauf in Verbindung mit den Bushaltestellen wird die Buslinie in der Burgdorfer Weststadt einen größeren Einzugsbereich abdecken als derzeit. Mit dem Bebauungsplan werden im weiteren Sinne also Ziele des Umweltschutzes § 1 (6) Nr. 7 BauGB verfolgt, da durch ein qualitativ besseres ÖPNV Angebot der Bevölkerung ein Umstieg auf den, im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) umweltfreundlicheren, ÖPNV ermöglicht wird. Zugleich werden die Belange des Personenverkehrs sowie der Mobilität der Bevölkerung § 1 (6) Nr. 9 BauGB mit diesem Bebauungsplan gewürdigt.

2.2 Verfahren

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB vom 03.03.2009 bis einschließlich 17.03.2009 haben mehrere Bürger Stellungnahmen bei der Stadt Burgdorf eingereicht und alternative Buslinienführungen angeregt (vgl. Anlagen 6¹ bis 9). Zur Verdeutlichung der Planungsabsichten und Begründung des gewählten Buslinienverlaufes fand am 22.06.2009 eine Einwohnerversammlung zum Thema: „Buslinienführung in der Burgdorfer Weststadt“ statt. Die an diesem Termin vorgebrachten Anregungen sind als Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit behandelt worden und in die Abwägung eingeflossen (s. Teil 3 Kapitel 13).

2.3 Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches

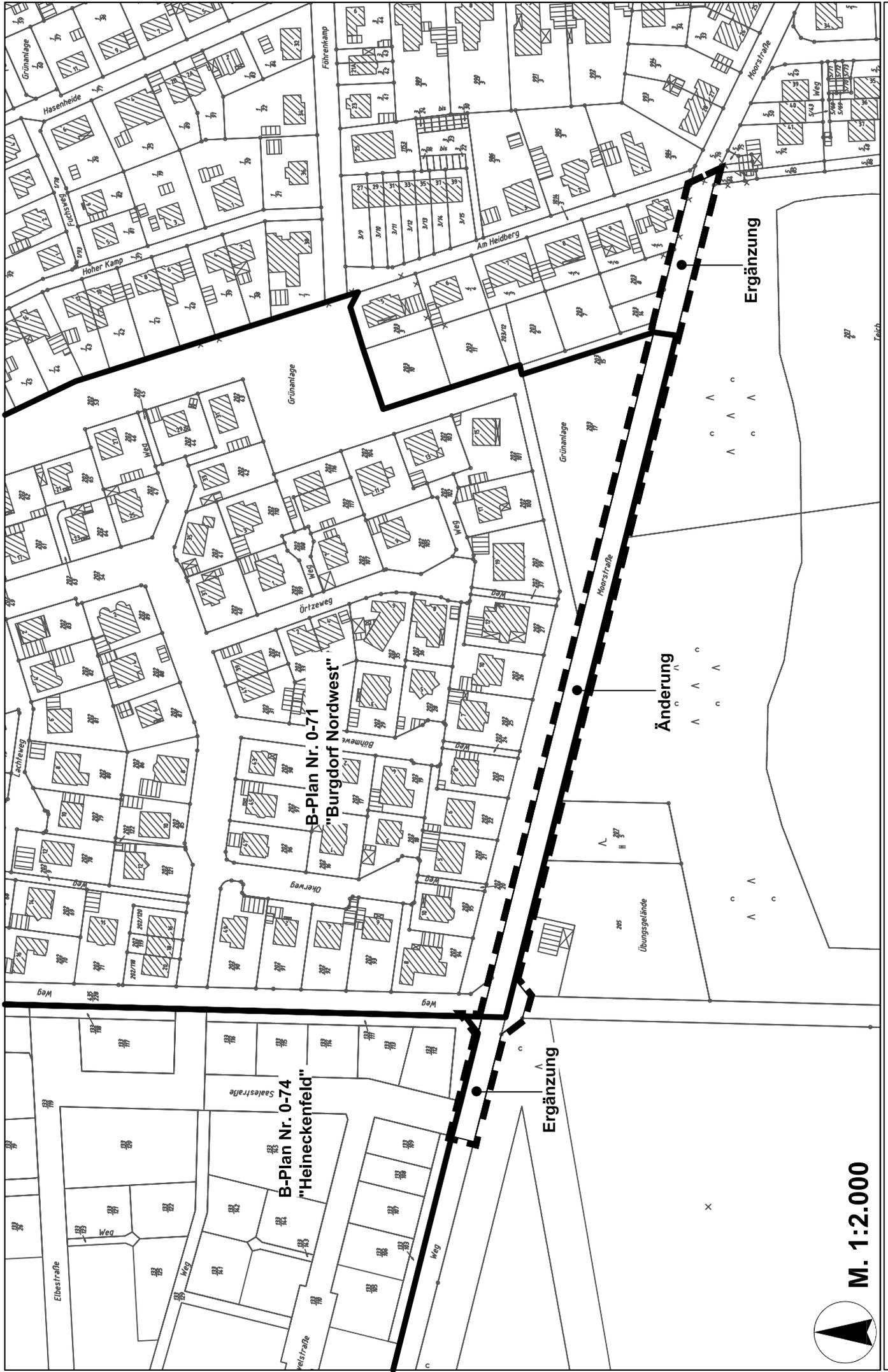
Der Geltungsbereich der 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes „Burgdorf Nordwest“ (vgl. folgende Übersicht der Bebauungspläne) enthält die im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ festgesetzte „Öffentliche Grünfläche“ am südlichen Rand des Geltungsbereiches mit dem Flurstück 248/2². Einbezogen werden darüber hinaus die Flurstücke 227/1 (teilweise), 248/1 (teilweise) und 435/228 (teilweise), die sich derzeit nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes befinden. Sämtliche Flurstücke befinden sich in der Gemarkung Heeßel Flur 1. Maßgeblich für den Geltungsbereich ist die Planzeichnung.

2.4 Anpassung an die Ziele der Raumordnung

Gemäß § 1 (4) BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Die Ziele der Raumordnung ergeben sich aus dem Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen 2008 (LROP) sowie aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm der Region Hannover 2005 (RROP). Im RROP ist das Plangebiet als „Standort mit dem Schwerpunkt Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten“ und als „Siedlungsbereich“ festgelegt. Das RROP trifft für das Plangebiet der 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ keine weitergehenden Festlegungen. Da mit dieser Bebauungsplanänderung keine Baugebietsfestsetzungen verändert werden, sondern eine festgesetzte „Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Parkanlage“ durch die Festsetzung einer „Verkehrfläche besonderer Zweckbestimmung“ ersetzt werden soll, ist die 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ mit den Zielen der Raumordnung vereinbar. Denn durch den geplanten Ausbau und die Nutzung der Parzelle der verlängerten Moorstraße für den ÖPNV, für die dieser Bebauungsplan die planungsrechtliche Grundlage bereitet, kann dem Ziel des RROP „Standort mit dem Schwerpunkt Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten“ entsprochen werden, da eine bessere ÖPNV Anbindung langfristig gesichert wird. Hiermit wird auch dem Grundsatz

¹ Anlage 6 wurde auch von der WGS Fraktion im Rat der Stadt Burgdorf vorgeschlagen und wird nachfolgend auch als WGS Vorschlag / Variante bezeichnet.

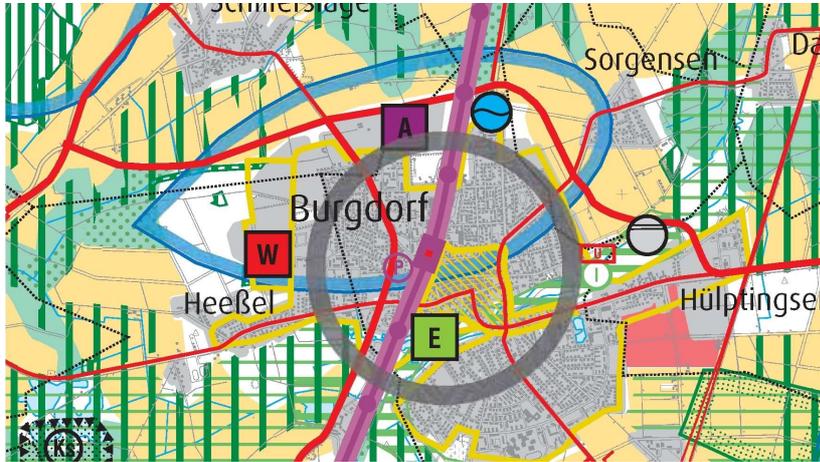
² Das Flurstück 248 wurde Ende 2008 geteilt. Die Abgrenzung des Geltungsbereiches wurde im Vergleich zum Vorentwurf nicht verändert.



M. 1:2.000

Übersicht der Bebauungspläne

D 3.60 01 des RROP entsprochen, **der da lautet:** „Die Verkehrsinfrastruktur soll in bedarfsgerechter und umweltschonender Weise alle Teilräume der Region Hannover [...] erschließen.“ Erreicht werden kann ein Beitrag zur Erfüllung des Grundsatzes D 3.6.1 03 des RROP „Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den ÖPNV ist durch städtebauliche, verkehrliche und ordnungspolitische Maßnahmen zu unterstützen.“



Auszug aus dem RROP 2005, verkleinert ohne Maßstab

Ebenso kann dem Ziel des Landesraumordnungsprogramms (LROP) 4.1.2 05 „Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen“, entsprochen werden (s.o.). Es wird zudem dem Grundsatz 2.1 02 des LROP „Es sollen Siedlungsstrukturen gesichert und entwickelt werden, in denen die Ausstattung mit und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden; sie sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden“ gefolgt. Das Plangebiet liegt in der Kernstadt Burgdorf mit allen Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Durch die Festsetzung einer „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ wird die Einrichtung einer neuen Buslinienführung vorbereitet, die einen größeren Einzugsbereich der Burgdorfer Weststadt erschließen soll, als dies bisher der Fall ist.

Zusammenfassend gilt, dass die 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist.

2.5 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (FNP)

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ wurde im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) Satz 1 BauGB die 30. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Burgdorf durchgeführt. Die 30. Flächennutzungsplanänderung ist seit Bekanntgabe im Amtsblatt für den Landkreis Hannover vom 10.01.2000 rechts-wirksam.

Danach sind im Bereich der 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ Grünflächen für die Kompensation dargestellt. (vgl. nachfolgender Auszug aus dem FNP)

Die mit der 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ vorgesehene Festsetzung einer „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Busspur“ ist damit im engeren Sinn nicht aus der Darstellung des Flächennutzungsplanes entwickelt.

Es wird jedoch auf eine Änderung des Flächennutzungsplanes verzichtet und die kleinteilige Abweichung von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes akzeptiert.

Dies wird wie folgt begründet:

1. Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes sind nicht parzellenscharf, die „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ wird als Bestandteil der nördlich angrenzenden Wohnbaufläche gesehen.
2. Die Fläche ist vergleichsweise klein. In der Darstellung des Flächennutzungsplanes im Maßstab 1 : 10.000 wäre eine gesonderte Darstellung für die „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ nur schwer lesbar.
3. Der Großteil des Geltungsbereiches wird weiterhin aus Grünflächen bestehen und entspricht damit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes.

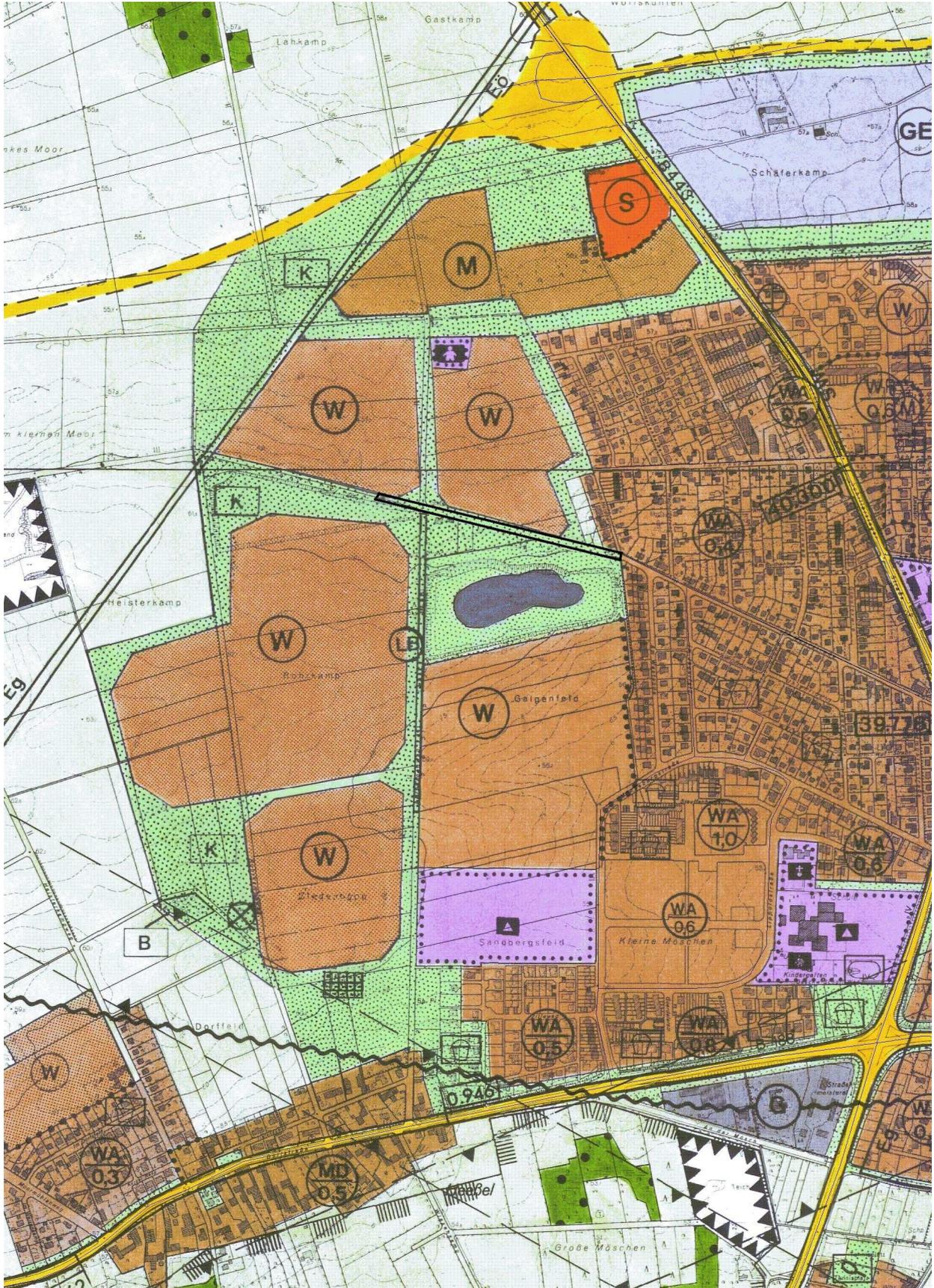
Die planungsrechtliche Sicherung einer „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“, die ausschließlich für die Nutzung durch den ÖPNV vorgesehen ist, beeinträchtigt nicht die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebiets. Der Ausbau für den ÖPNV soll dazu beitragen, die Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu forcieren. Es werden keine Beeinträchtigungen für die angrenzenden Wohnnutzungen gesehen.

Aus vorgenannten Gründen sieht die Stadt Burgdorf von einer Änderung des Flächennutzungsplanes ab.

2.6 Interkommunales Abstimmungsgebot

Gemäß § 2 (2) BauGB sind die Bauleitpläne benachbarter Gemeinden aufeinander abzustimmen.

Durch die 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ werden Belange benachbarter Gemeinden nicht berührt.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Burgdorf , Maßstab 1 : 10.000

3 Rahmenbedingungen für den Bebauungsplan

3.1 Lage in der Stadt

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ liegt am nord-westlichen Ortsrand der Stadt Burgdorf und erstreckt sich von der verlängerten Moorstraße im Süden bis zur B 443 im Nordosten. Das Plangebiet der 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ befindet sich unmittelbar an der südlichen Grenze dieses Geltungsbereiches und umfasst die Parzelle der verlängerten Moorstraße sowie angrenzende Flächen außerhalb von Bebauungsplangeltungsbereichen (vgl. Deckblatt). Die Entfernung zur Innenstadt von Burgdorf beträgt ca. 2 km.

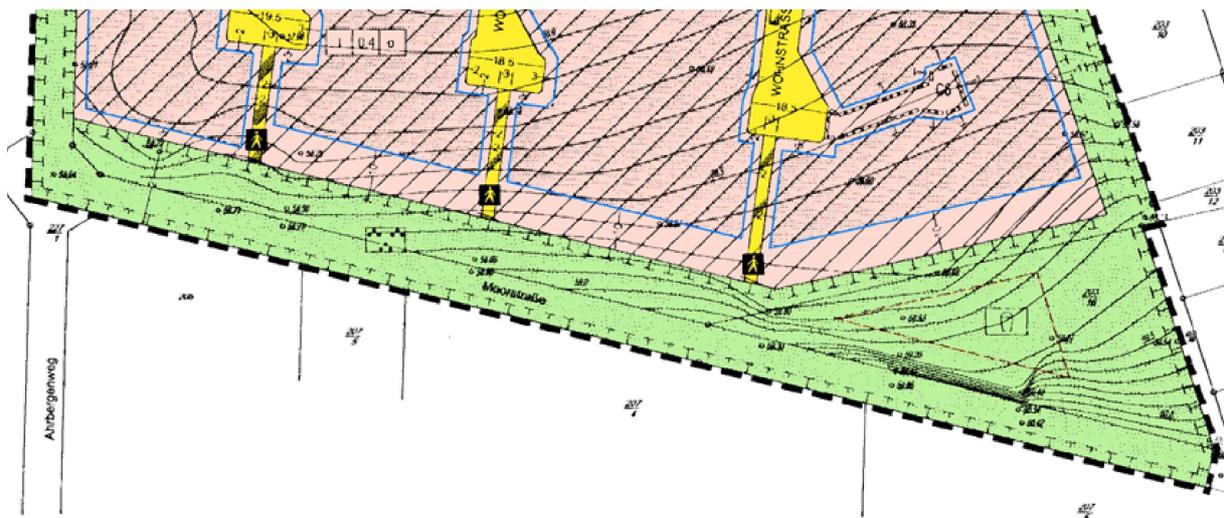
3.2 Größe des räumlichen Geltungsbereiches, Eigentumsstruktur

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 0,4 ha.
Sämtliche Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Burgdorf.

3.3 Bisherige Nutzungen / Bestandssituation

Das Plangebiet stellt sich als Wegeverbindung in Form einer wassergebundenen Decke mit Gehölzen und Sträuchern in den Seitenbereichen des Weges dar. Der Abschnitt zwischen Ahrbergenweg und dem Spielplatz nördlich der Parzelle der Moorstraße ist derzeit durch den Bebauungsplan Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ überplant. Dieser Bereich ist als „Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Parkanlage“ sowie in Überlagerung als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzt. Die Ergänzungsbereiche östlich und westlich des vorgenannten Abschnitts sind derzeit planungsrechtlich nicht gesichert und befinden sich nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes.

Nördlich der Parzelle der Moorstraße befindet sich eine Grünfläche mit Wegeverbindungen in das nördlich angrenzende Wohngebiet. Im Osten und Nordosten grenzen Wohngebiete an das Plangebiet. Nordwestlich befindet sich das Baugebiet „Heineckenfeld“ in der Realisierungsphase. Südlich der Parzelle der Moorstraße bestehen die ehemalige Fläche des Polizeihundesportvereins und private eingezäunte Grünflächen. Westlich des Ahrbergenweges grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an.



Ausschnitt aus dem B-Plan Nr. 0-71 "Burgdorf Nordwest", verkleinert ohne Maßstab

3.4 Geplante Buslinienführung

Die bestehende Buslinie Nr. 905 in der Burgdorfer Weststadt soll einen neuen Linienverlauf erhalten, um die Baugebiete „Heineckenfeld“ und „Burgdorf Nordwest“ besser an das ÖPNV-Netz anzubinden. Von der Bahnhofswestseite soll die Routenführung folgendermaßen aussehen: Im morgendlichen Berufsverkehr:

Bahnhof Westseite / Schillerslager Straße / Schillerslager Landstraße / Weserstraße / Saalestraße / verlängerte Moorstraße / Moorstraße / Ellerngrund / Lippoldstraße / Mönkeburgstraße / Ellerngrund / Moorstraße / Schillerslager Straße / Bahnhof Westseite (vgl. Anlage 1).

Es ist geplant, dass der Bus ab ca. 14 Uhr in entgegengesetzter Richtung verkehrt. Somit haben die Fahrgäste, die am nächsten zum Bahnhof wohnen, auch jeweils den kürzesten Fahrweg, wenn sie morgens die Züge in Richtung Hannover erreichen möchten und nachmittags mit einem Zug aus Richtung Hannover am Bahnhof ankommen. Es ist geplant, dass ab ca. 9 Uhr die Buslinie 905 stündlich mit der Buslinie 906 in die Südstadt verknüpft wird. Die Buslinienführung sieht bei diesen Fahrten wie folgt aus: Die Linie 905 verkehrt wie im morgendlichen Berufsverkehr, jedoch nicht über die Lippoldstraße, sondern ab der Straße Ellerngrund über die Mönkeburgstraße. Von dort führt die Linie weiter zur Dorfstraße (B 188) und weiter in Richtung Innenstadt und Südstadt.

Diese Linienführung ist zwischen der Stadt Burgdorf, der RegioBus Hannover und der Region Hannover abgestimmt. Sie ist bereits im Nahverkehrsplan (NVP) 2003 der Region Hannover (vgl. Auszug aus dem NVP in Anlage 4) enthalten und im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Burgdorf 1996 beschrieben. Die Saalestraße im Baugebiet „Heineckenfeld“ wurde bereits für eine Buslinienführung (Begegnungsfall Bus / Pkw) ausgebaut.

3.5 Alternative Buslinienführungen

Es wurden im Vorfeld der Bauleitplanung zwar anderweitige Linienführungen für die Busroute in der Weststadt geprüft, jedoch würden diese keine vergleichbare Erschließungsqualität (Erreichbarkeit der Haltestellen) für die Baugebiete „Burgdorf Nordwest“ sowie „Heineckenfeld“ aufweisen. Zudem entstünden bei den alternativ geprüften Routen, höhere Kosten.

Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung sind von Bürgern weitere Alternativrouten vorgeschlagen worden (vgl. Anlagen 6, 7, 8 und 9).

3.5.1 Alternativvorschlag von Bürgern: Buslinien 636 und 639 mit Wendepunkt Saalestraße

Diese Buslinienführung zur Erschließung des Baugebietes „Heineckenfeld“ ohne Nutzung der Trasse der verlängerten Moorstraße würde eine sogenannte Schleifenerschließung zur Folge haben (Anlagen 6 und 8).

Die Routenführung sähe folgendermaßen aus (Anlage 8):

Die Busse, die von Schillerslage kommen, fahren am Kreisel in die Weserstraße / Saalestraße und über die gleichen Straßen wieder zurück zur Schillerslager Landstraße. Von dort führt die Route weiter in den Höhenweg / Marris-Mühlen-Weg / Schillerslager Straße zum Bahnhof Westseite. Daneben soll die Linie 905 wie bisher verkehren.

Für die Busse müsste im Baugebiet „Heineckenfeld“ eine Wendemöglichkeit hergestellt werden, damit diese über die Weserstraße in das Baugebiet hinein und über die Weserstraße aus dem Baugebiet wieder hinaus fahren könnten. Es besteht jedoch keine Wendemöglichkeit im Baugebiet „Heineckenfeld“. Die Straßenradien sind zu eng, um dort mit einem Bus wenden zu können. Es müssten an die Straßenflächen der Saalestraße angrenzende Grundstücke erworben werden, um einen Wendepunkt einrichten zu können. Dies führt, neben dem Ausbau zu einem Wendepunkt, zu weiteren Kosten für den Grundstückserwerb. Um diese Linienführung bedienen zu können, müssten die Buslinien von Schillerslage kommend, bevor sie in Richtung des Burgdorfer Bahnhofs fahren, eine

Schleife über das Baugebiet „Heineckenfeld“ fahren. Dies ist für die Fahrgäste, die bereits im Bus sitzen, zeitlich sehr unattraktiv (Fahrzeitverlängerung) und mit dem zur Verfügung stehenden Fahrpersonal und Fahrzeugangebot laut Stellungnahme von RegioBus nicht möglich. Durch den Einsatz von weiterem Personal und Fahrzeugmaterial entstünden jährlich zusätzliche Kosten, die nicht durch Fahrgastentgelte alleine gedeckt werden könnten. Die Region Hannover teilte mit, dass sie als Besteller und Kostenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht in der Lage sei, diese Mehrkosten zu tragen.

3.5.2 Alternativvorschlag von Bürgern: Buslinie 905 mit Wendeplatz Saalestraße

Als Alternative für die „Schleifenfahrten“ der Buslinien, die aus Schillerslage kommen, wurde vorgeschlagen, eine zusätzliche Buslinie einzusetzen, die vom Bahnhof /Westseite nur das Baugebiet „Heineckenfeld“ erschließt (vgl. Anlage 6³).

Die Routenführung sähe wie folgt aus:

Bahnhof Westseite / Schillerslager Straße / Schillerslager Landstraße / Weserstraße / Saalestraße und auf dem gleichem Wege wieder zurück zum Bahnhof. Die Linie 905 soll dabei den bestehenden Verlauf behalten und zusätzlich verkehren.

Die Neueinrichtung einer Buslinie, die nur das Baugebiet „Heineckenfeld“ bedient, ist mit dem zur Verfügung stehenden Fahrpersonal und den zur Verfügung stehenden Fahrzeugen nur realisierbar, wenn auf der bestehenden Buslinie in der Weststadt die Fahrtenanzahl halbiert wird. Dann bestünde jedoch nicht mehr zu jedem Zug in / aus Richtung Hannover kommend eine Busverbindung. Dies trägt nicht zu einer Verbesserung des ÖPNV in der Weststadt bei. Soll das Fahrtenangebot auf der bestehenden Linie beibehalten und eine neue Linie nur für das Baugebiet „Heineckenfeld“ eingerichtet werden, müsste ein zusätzlicher Bus mit Fahrpersonal eingesetzt werden. Aus wirtschaftlichen Gründen wird dies für nicht sinnvoll erachtet (vgl. 3.5.1).

3.5.3 Alternativvorschlag von Bürgern: Buslinie 905 über Ahrbergenweg

Eine weitere vorgeschlagene Alternativroute soll von der Saalestraße aus über den Ahrbergenweg nach Süden und über eine Stichstraße zur Mönkeburgstraße geführt werden (vgl. Anlage 7).

Die Buslinie soll folgendermaßen geführt werden:

Bahnhof Westseite / Schillerslager Straße / Schillerslager Landstraße / Weserstraße / Saalestraße / Moorstraße / Ahrbergenweg / eine anzulegende Straße / Busspur südlich der Bebauung Langeoogstraße / Mönkeburgstraße / Lippoldstraße / Mönkeburgstraße / Elerngrund / Moorstraße / Schillerslager Straße / Bahnhof Westseite.

Eine Linienführung über den Ahrbergenweg anstelle der Moorstraße wird aufgrund der fehlenden Bevölkerung im Einzugsbereich sowie der Tatsache, dass dieser Weg in der Rahmenplanung „Burgdorf Nordwest“ als Fuß- und Radweg⁴ vorgesehen ist, nicht weiter verfolgt. Es besteht derzeit keine Verbindung vom Ahrbergenweg zur Mönkeburgstraße. Es müsste an dieser Stelle ebenfalls eine neue, ca. 315 m lange Busspur mit entsprechendem Kostenaufwand angelegt werden.

Da der Ahrbergenweg der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen dient, verkehren auf diesem landwirtschaftliche (Nutz-)Fahrzeuge. Busse und landwirtschaftliche (Nutz-) Fahrzeuge können sich auf der ca. 635 m langen Strecke zwischen Moorstraße und der anzulegenden Straße südlich der Langeoogstraße aufgrund der geringen Breite nicht begegnen.

Im derzeit in Erarbeitung befindlichen Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) wird überdies entgegen der Rahmenplanung „Burgdorf Nordwest“ vorgeschlagen, auf Teile der

³ Anlage 6 wurde auch von der WGS Fraktion im Rat der Stadt Burgdorf vorgeschlagen und wird nachfolgend auch als WGS Vorschlag / Variante bezeichnet.

⁴ Siehe Anlage 12.

in der Rahmenplanung vorgesehenen Wohnbauflächen südlich des Baugebietes „Heineckenfeld“ bzw. westlich des Kiesteiches zu verzichten. Es wird im ISEK vorgeschlagen, mittel- bis längerfristig eine Wohnbaulandentwicklung westlich des Baugebietes „Norderneystraße“ zu verwirklichen und dieses über die „Norderneystraße“ bzw. die „Langeoogstraße“ anzubinden. In diesem Fall könnte natürlich dennoch eine Busspur auf dem Ahrbergenweg oder parallel zu diesem angelegt werden. Allerdings wäre in diesem Fall dann noch eine Abwägung zu treffen zwischen den Bedürfnissen des ÖPNV und dem Wunsch nach einer unzerschnittenen Landschaft.

Allerdings stellt sich diese Frage derzeit nicht, da für eine solche Lösung zunächst die genannten Baugebiete westlich der „Norderney-“ und „Langeoogstraße“ entwickelt werden müssten. Dieses passiert auf absehbare Zeit aber nicht, so dass eine Linienführung über den Ahrbergenweg oder parallel zu diesem (zunächst) längerfristig keine Baugebiete erschließen würde. Insofern sollten jedoch nicht Jahre bzw. Jahrzehnte gewartet werden bis eine Buslinie den Nordwesten Burgdorfs erschließt.

Zusätzlich müsste die Stadt Burgdorf, anders als bei der Anlage der Busspur auf der verlängerten Moorstraße, südlich des Baugebietes Langeoogstraße die Kosten für die Herstellung einer Busspur alleine tragen. Es gibt aber einen Vertrag zwischen der HRG-Hannover-Region Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG und der Stadt Burgdorf, welcher regelt, dass sich die HRG anteilig an den Kosten zur Errichtung einer Busspur auf der verlängerten Moorstraße beteiligt.

3.5.4 Alternativvorschlag von Bürgern Buslinien: 636 und 639 oder 905 über Saalestraße / Allerstraße und gleichzeitig Buslinie 905 über „Am Westende“

Eine weitere vorgeschlagene Alternative verzichtet ebenfalls auf die Anlage eines Wendeplatzes und sieht folgenden Routenverlauf vor:

Bei Bedienung mit den Linien 636 und 639 von Schillerslage kommend (Kombination aus Anlagen 8 + 9) Weserstraße / Saalestraße / Allerstraße / Weserstraße / Schillerslager Landstraße / Höhenweg / Marris-Mühlen-Weg / Schillerslager Straße Bahnhof Westseite. Oder bei Bedienung mit der Linie 905 (Anlage 9): Bahnhof Westseite / Schillerslager Straße / Schillerslager Landstraße / Weserstraße / Saalestraße / Allerstraße / Weserstraße / Schillerslager Landstraße / Schillerslager Straße / Bahnhof Westseite.

Für die Erschließung der südlichen Weststadt sieht die Linienführung folgendermaßen aus: Bahnhof Westseite / Schillerslager Straße / Moorstraße / Am Westende / Mönkeburgstraße / Lippoldstraße / Am Westende oder Im Jägerfeld / Moorstraße / Schillerslager Straße / Bahnhof Westseite.

Durch diese Variante soll auf die kostenträchtige Anlage eines Wendeplatzes im Bereich Saalestraße verzichtet werden. Um die Wohngebiete in den Bereichen „Am Heidberg“ / „Am Westende“ zu erschließen, soll die „südliche Route“, also der bisherige Verlauf der Buslinie 905 über die Straßen „Am Westende“ und / oder „Im Jägerfeld“ (anstelle über die geplante Verbindung über die Straße „Ellerngrund“) geführt werden.

Die Führung der Buslinie 905 über die Straße „Am Westende“ oder „Im Jägerfeld“ würde für die Erreichbarkeit von Bushaltestellen für die Bewohner des Baugebietes „Nordwest“ und „Heineckenfeld“ keine wesentliche Verbesserung darstellen. Dieses Manko soll mit der Führung der Linien 636 / 639 oder 905 über die Saalestraße und Allerstraße behoben werden.

Die Wohnstraßen im Baugebiet „Nordwest“ sollen nicht der Erschließung anderer Baugebiete dienen. Deshalb ist die Allerstraße auch als Sackgasse realisiert.

Die Straßenbreite beträgt lediglich 4,25 bis 5,00 m. Für einen Begegnungsfall Bus/Pkw reicht diese Fahrbahnbreite entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS⁵ 06 nicht aus.

⁵ Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2007: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen.

Um von der Saalestraße in die Allerstraße fahren zu können, müsste der Übergang erst hergestellt werden. Die vorhandenen Poller wären durch versenkbare Poller zu ersetzen, die nur von den Bussen freigeschaltet werden können.

Die Allerstraße weist in ihrem Verlauf eine Kurve mit sehr engem Radius auf. Busse können diese Kurve deshalb nicht befahren.

Sollten die Buslinien, die von Schillerslage kommen, für die Erschließung über die Saalestraße und Allerstraße genutzt werden, gelten die gleichen Hindernisse, wie unter 3.5.1 beschrieben. Sollte die Linie 905 in zwei Abschnitte geteilt werden, würde dies die gleichen Nachteile oder Mehrkosten bedeuten, wie unter 3.5.2 beschrieben.

Die Straßen „Im Jägerfeld“ und „Am Westende“ sind zudem für das Befahren mit Bussen nicht konzipiert. Hier müsste erst eine komplette Sanierung der Fahrbahn inkl. neuem verstärkten Unterbau mit entsprechenden Kosten in Höhe von ca. 230.000,- € durchgeführt werden.

3.5.5 Fazit

Bei den Varianten, die unter 3.5.1 bis 3.5.2 genannt sind, bestünde zusätzlich zu den oben genannten Aspekten das Erreichbarkeitsdefizit (Haltestelle in maximal 500 m Entfernung Luftlinie gemäß Nahverkehrsplan der Region Hannover) für Einwohner im südöstlichen Bereich des Baugebietes „Nordwest“ sowie für Einwohner des Bereiches „Am Heidberg“ / „Am Westende“ fort.

Demgegenüber ist die vorgeschlagene Linienführung (Anlage 1) als Verlängerung der bestehenden Buslinie 905 in der Weststadt mit dem bestehenden Fahrpersonal und Fahrzeug durchführbar und deshalb die wirtschaftlichste Lösung. Unter dem Gesichtspunkt der Erreichbarkeit von potenziellen Fahrgästen stellt sich die vorgesehene Linienführung im Nordwesten als die am besten geeignete heraus.

4 Planungsrechtliche Festsetzungen

4.1 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: „Busspur“

Die derzeitige Festsetzung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ für die Parzelle der Moorstraße (Flurstück **248/2**), welche den vorliegenden Bebauungsplan betrifft, wird durch diese 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ aufgehoben und durch die Festsetzung einer „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Busspur“ ersetzt. Die Änderung ist erforderlich, da eine Buslinie, welche die gesamte Weststadt erschließen wird, über diese „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ geführt werden soll. Hierdurch ist es möglich, eine bessere Qualität der Erschließung durch den ÖPNV für die Bereiche der Bebauungspläne Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“, Nr. 0-74 „Heineckenfeld“ sowie angrenzende Wohngebiete sicher zu stellen. Die mit einbezogenen ergänzenden Flächen östlich und westlich werden ebenfalls als „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Busspur“ festgesetzt, um an bestehende Strukturen anzuschließen. Im Süden wird ein kleiner Abschnitt des Flurstücks 227/1 ebenfalls als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Busspur“ festgesetzt, um hier einen Übergang auf dem Ahrbergenweg herstellen zu können. Per textlicher Festsetzung wird die Breite der anzulegenden Busspur auf maximal 3,50 m beschränkt. Neben der Anlage der Busspur sind maximal zwei Aufstellflächen für wartende Fahrgäste (Bushaltestellen) in einer maximalen Breite von je 2,50 m und einer maximalen Länge von 18,00 m zulässig. Hierdurch können im Bereich der verlängerten Moorstraße zwei Bushaltestellen, jeweils eine je Fahrtrichtung, angelegt und den Anwohnern gut erreichbare ÖPNV-Anbindungen angeboten werden.

Die Bereiche, die nicht für die Busspur / die Bushaltestellen in Anspruch genommen werden, sind dauerhaft zu begrünen und bleiben somit als Grünstrukturen erhalten.

4.2 Öffentliche Grünfläche

In Anlehnung an die östlich und westlich angrenzenden Flächen in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ und Nr. 0-74 „Heineckenfeld“ wird der Abschnitt des Flurstücks 435/228 als „Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ festgesetzt (§ 9 (1) Nr. 15 und § 9 (1) Nr. 25a BauGB). In den vorgenannten Bebauungsplänen sind angrenzend an das Flurstück 435/228 ebenfalls Grünflächen festgesetzt. Es kann somit eine durchgängige Grünstruktur entlang der Busspur gesichert werden.

4.3 Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Mit der textlichen Festsetzung Nr. 2 erfolgt die planungsrechtliche Sicherung einer Maßnahme zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft außerhalb des Plangebiets zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt (Lage der Fläche s. Anlage 3).

Auf der externen ehemals als Acker genutzten Sammelkompensationsfläche ist die Anpflanzung von Gruppen aus standortheimischen Laubgehölzen vorgesehen. Die Gehölzgruppen sind so zu pflanzen, dass der Eindruck einer geschlossenen Anpflanzung entsteht. Ferner ist die Anpflanzung von heimischen Einzelbäumen sowie von Obstgehölzen geplant. Die Gehölzanpflanzungen sollen insgesamt ca. 25 % der Grundstücksfläche betragen. Der Rest der Fläche soll als Ruderalflur entwickelt werden.

Vollzogen werden soll diese Maßnahme auf der Ausgleichsfläche 3992/001 aus dem Kompensationsflächenpool der Stadt Burgdorf in der Gemarkung Hülptingsen, Flur 5, Flurstück 35/31 (teilweise). Die Kompensationsfläche wurde im Rahmen der 30. Änderung des Flächennutzungsplanes als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft“ dargestellt. Die Ausgleichsmaßnahme wird entsprechend § 9 (1a) BauGB der „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Busspur“ als Sammelausgleichsmaßnahme zugeordnet.

5 Auswirkungen des Bebauungsplanes

5.1 Naturschutzrechtliche / -fachliche Belange

Obwohl die Parzelle der Moorstraße im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ als „Öffentliche Grünfläche“ festgesetzt ist und dort in der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung als sonstige Grünanlage bilanziert wurde, stellt sich diese in der Realität als wassergebundene Decke mit randlichen Grünstrukturen dar. Entsprechend wird die Fläche im Rahmen der Eingriffsbilanzierung im Ist-Zustand als „Sonstige Grünanlage“ eingestuft.

Die Festsetzung einer „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ auf ca. 4.000 m² Fläche ist gemäß Anlage 1 Liste der „UVP-pflichtigen Vorhaben“ zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP) kein Vorhaben, das einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles oder gar einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

Die im Rahmen der Bauleitplanung vorzunehmende Flora Fauna Habitat (FFH) Vorprüfung soll nach Runderlass des Umweltministeriums vom 18.05.2001 im Benehmen mit der Naturschutzbehörde erfolgen.

Das Gebiet der Stadt Burgdorf wird im südwestlichen Bereich von einem kleinen Teil des Natura 2000 Gebietes 328 „Altwarmbüchener Moor“ berührt. Bedeutung hat dieses Natura 2000 Gebiet aufgrund verschiedener Sumpf, Moor, Stillgewässer und Wald Lebensraumtypen. Es umfasst insgesamt ca. 1.219 ha.

Das Plangebiet liegt von diesem Natura 2000 Gebiet ca. 4 km entfernt. Es ist daher davon auszugehen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen erfolgen.

Bei den weiteren Burgdorf nächstliegenden Natura 2000 Gebieten handelt es sich um:

Natura 2000 Gebiet Kennziffer, Name	Lage	Entfernung zum Stadtzentrum
98, Brand	südlich von Nienhagen, Landkreis Celle	ca. 9 km nordöstlich
97, Trunnenmoor	nordwestlich von Wettmar	ca. 11 km nordwestlich
109, Hahnenkamp	südöstlich von Lehrte	ca. 12 km südlich
303, Fuhse-Auwald bei Uetze	nordwestlich von Uetze	ca. 9 km nordwestlich
346, Hämeler Wald	westlich von Hämelerwald / Sievershausen	ca. 7 km südöstlich

Nach Auskunft der Unteren und auch der Oberen Naturschutzbehörde (November 2001) ist bei den aufgeführten Entfernungen eine Beeinträchtigung durch Baulandausweisung⁶ von vornherein ausgeschlossen. Die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ist daher nicht erforderlich.

Anzeichen für das Vorhandensein von geschützten Arten (Pflanzen und Tiere) liegen der Stadt Burgdorf nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vor. Die Untere Naturschutzbehörde wies im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zudem nicht darauf hin, dass geschützte Arten vorhanden sein könnten.

5.2 Bodenschutz und Archäologie

Altlasten und Bodenverhältnisse:

Über das Vorhandensein von Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ ist der Stadt Burgdorf nichts bekannt. Sollten sich bei den vorhabenbezogenen Arbeiten später dennoch Anzeichen auf Abfallablagerungen, Boden - oder Grundwasserkontamination ergeben, so ist die zuständige untere Wasser - bzw. Abfallbehörde umgehend zu unterrichten. Die Arbeiten sind ggf. zu unterbrechen. Für die mit einbezogenen Bereiche sind der Stadt Burgdorf ebenfalls keine Altlasten bekannt. Für die südlich der Moorstraße angrenzenden Bereiche liegt eine Stellungnahme der Polizeidirektion Hannover Kampfmittelbeseitigung aus dem Jahre 2007 vor. Hiernach sind keine Bombardierungen des abgefragten Bereichs aus den Luftbildern erkennbar.

Bodenfunde:

Gemäß Auszug aus dem adab-web⁷ wurden nördlich des Plangebietes (Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“) ein Flintdolch oder eine Flintspitze aus dem Spätneolithikum sowie auf dem Grundstück Allerweg 8 eine Urne, eine Deckschale mit Henkeln, ein Beigefäß, Leichenreste sowie eine Vasenkopfnadel gefunden. Evtl. ist den Tiefbaumaßnahmen eine archäologische Grabung voranzustellen. Dazu wird im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege (NLD) beteiligt. Vor Beginn der Baumaßnahmen ist eine Abstimmung mit dem NLD erforderlich.

⁶ Es handelt sich hier zwar nicht um Baulandausweisung, sondern um die Festsetzung einer Verkehrsfläche; da diese aber nicht für den MIV freigegeben wird, werden hier keine Beeinträchtigungen gesehen.

⁷ Fachinformationssystem der Niedersächsischen Denkmalpflege.

5.3 Wasserwirtschaftliche Belange / Energieversorgung

Schutzgebiete:

Das Plangebiet befindet sich innerhalb der für das Wasserwerk Burgdorf beantragten Wasserschutzzone III A. Im Regionalen Raumordnungsprogramm 2005 wurde eine Überlagerung der Festlegungen „Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung“ sowie „Siedlungsbereich“ nicht nur für das Plangebiet, sondern für einen großen Teil der nördlichen Kernstadt Burgdorfs festgestellt. In der Begründung des RROP wird verdeutlicht, dass die „Lage im geschlossenen Siedlungsbereich [...] eine Ausweisung [erschwert] bzw. [...] diese aus [schließt]⁸“.

In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ ist dieser Sachverhalt ausführlich beschrieben. Seinerzeit wurde geschlussfolgert, dass nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG), dem Niedersächsischem Wassergesetz (NWG) und dem Arbeitsblatt W 101 Trinkwasserschutz und Siedlungsentwicklung miteinander vereinbar sind. Dieser Schlussfolgerung wird gefolgt, zumal keine Baugebiete neu ausgewiesen werden, sondern lediglich eine „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ festgesetzt wird, innerhalb derer die Anlage einer max. 3,50 m breiten versiegelten Fahrbahn sowie die Anlage von zwei max. 18,00 m langen und max. 2,50 m breiten Bushaltestellen zulässig ist. Da diese nicht für den MIV, sondern lediglich für den ÖPNV sowie Fußgänger und Radfahrer freigegeben wird, ist mit keinen Gefährdungen des Grundwassers zu rechnen.

Die Stadtwerke Burgdorf weisen mit Schreiben vom 01.04.2009 darauf hin, dass die sich aus dem Antragsverfahren zur Ausweisung des Wasserschutzgebietes „Radhop“ ergebenden Anforderungen zum Schutz des Grundwassers zu berücksichtigen sind.

Wasserversorgung / Löschwasser / Energieversorgung / Abwasserbeseitigung:

Belange der Wasserversorgung, die Löschwasserbereitstellung und Energieversorgung sind von der Planung nicht betroffen, da keine Baugebiete festgesetzt werden. Das Oberflächenwasser der „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ kann im Seitenraum der Fahrbahn zur Versickerung gebracht werden, so eine mündliche Auskunft der Region Hannover Untere Wasserbehörde am 03.11.2008.

Die Stadtwerke Burgdorf weisen mit Schreiben vom 01.04.2009 darauf hin, dass vor Beginn der Baumaßnahme aktuelle Leitungspläne bei den Stadtwerken Burgdorf anzufordern sind. Hinsichtlich vorgesehener Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenflächenbereich ist die Einhaltung des DVGW-Regelwerkes GW 125 und ATV-H 162 „Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ zu beachten. Dieser Hinweis hat auch Gültigkeit für Baumpflanzungen in privaten Grundstücken, sofern diese im Trassenbereich von zu verlegenden Ver- und Entsorgungsleitungen liegen.

5.4 Verkehrliche Belange / Abfallentsorgung / Immissionsschutz

Verkehrerschließung und Abfallentsorgung:

Die Parzelle der verlängerten Moorstraße kann nach Erlangung der Rechtskraft dieses Bebauungsplanes für die Linienführung eines Busses ausgebaut werden. Freigegeben wird die ca. 3,50 m breite Fahrbahn lediglich für den ÖPNV und andere Verkehrsarten des sog. Umweltverbundes (Fahrradfahrer, Fußgänger). Dem motorisierten Individualverkehr wird kein Überfahrtsrecht eingeräumt. Die Durchfahrt wird mittels, für den ÖPNV versenkbarer, Poller oder ähnlichem verhindert.

Die Frage der Abfallentsorgung stellt sich hier nicht.

Immissionsschutz:

Da die Straße nicht für den MIV, sondern nur für den ÖPNV freigegeben wird, ist lediglich mit einer sehr geringen Zunahme von Lärm und Abgasen zu rechnen. Aufgrund der Takung des Busses dürften sich ca. 1-3 Fahrten pro Stunde einstellen⁹.

⁸ Begründung zum RROP zu D 3.9.1 Wasserversorgung, Seite 119.

⁹ Derzeit verkehrt die Linie in der Weststadt an Werktagen 28 mal und an Samstagen 6 mal, an Sonn- und Feiertagen finden keine Fahrten statt.

5.5 Ortsbild und nachbarliche Belange

Für das Ortsbild ergeben sich so gut wie keine Änderungen, da keine Hochbauten geplant sind. Anstelle der derzeit vorhandenen wassergebundenen Decke wird sich in Zukunft eine ungefähr gleich breite befestigte Fahrbahn befinden. Die Gehölze in den Seitenräumen können erhalten werden.

Unmittelbar an den Geltungsbereich grenzt lediglich im Osten ein Wohnbaugrundstück. Die Wohnbebauung im Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ und Nr. 0-74 „Heineckenfeld“ werden durch ca. 8 – 40 m tiefe Grünflächen abgegrenzt. Aufgrund der geringen Fahrtbewegungen (vgl.o.) ist nicht mit einer erheblichen Zunahme von Lärm zu rechnen. Weitere nachbarliche Belange, wie Fragen zu Abständen / Schattenwurf etc. sind nicht erkennbar, da hier keine Baugebiete ausgewiesen werden.



Wegeparzelle der Moorstraße Blick von Osten und Westen

5.6 Soziale Belange

Durch die Festsetzung einer „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ kann die verlängerte Moorstraße ausgebaut werden und eine Buslinienführung geändert werden. Durch den geänderten Linienverlauf wird die Buslinie einen größeren Einzugsbereich abdecken. Die Fahrgastzahlen können gesteigert werden und größeren Kreisen der Bevölkerung kann eine kostengünstige und umweltfreundliche Mobilität ermöglicht werden.

5.7 Belange der Landwirtschaft und der Fischerei

Um landwirtschaftlichen Fahrzeugen weiterhin zu ermöglichen, den Ahrbergenweg sowie den Bereich der verlängerten Moorstraße westlich des Ahrbergenweges zu befahren, werden die versenkbaren Poller¹⁰ im westlichen Abschnitt des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 0-71/3 östlich des Ahrbergenweges gesetzt. Die Poller sind dabei etwa auf Höhe des Gebäudes des ehemaligen Polizeihundesportvereins (PHSV) zu platzieren, um eine Zufahrt zu diesem Gelände weiterhin zu ermöglichen. Im östlichen Abschnitt des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 0-71/3 sind die versenkbaren Poller ungefähr auf Höhe des Spielplatzes nördlich der verlängerten Moorstraße aufzustellen, um Nutzern des südlich angrenzenden Teiches (Anglern) auch zukünftig die Zufahrt zum Teich zu gewähren.

¹⁰ Vorgesehen sind versenkbare Poller oder ähnliche Absperrmaßnahmen.

6 Durchführung der Planung

6.1 Zusammenfassung der wesentlichen Auswirkungen

Die Zusammenfassung der wesentlichen Auswirkungen zeigt, dass öffentliche und private Belange angemessen miteinander und gegeneinander abgewogen wurden:

- **Soziale Belange:** Durch die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, die für den Linienverlauf einer Buslinie benötigt wird, sind soziale Belange betroffen.
In der Abwägung kommt den sozialen Belangen eine hohe Bedeutung zu: Durch die geänderten Festsetzungen kann die Parzelle der verlängerten Moorstraße ausgebaut und der Bevölkerung eine optimierte Buslinienführung angeboten werden. Durch die geänderte Linienführung vergrößert sich der Einzugsbereich der Buslinie. Es kann somit größeren Kreisen der Bevölkerung ein preisgünstiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel angeboten werden.
- **Naturschutzfachliche Belange:** Die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung wird eine Versiegelung der hierfür vorgesehenen Flächen nach sich ziehen. Die Kompensation der entstehenden Versiegelungen ist außerhalb des Plangebietes vorgesehen.
- **Nachbarliche Belange:** Unmittelbar an die Moorstraße angrenzend befindet sich lediglich ein Wohngebäude. Die Gebäude im Baugebiet „Burgdorf Nordwest“ sind durch die Grünfläche von der Moorstraße abgetrennt. Die Moorstraße wird nicht für den allgemeinen motorisierten Individualverkehr freigegeben, sodass hier mit keinem höheren Verkehrsaufkommen und mit keinen negativen Auswirkungen in Form von Abgasen und Lärm zu rechnen ist. Aufgrund der geringen Taktung der Buslinie¹¹ wird ebenfalls keine Beeinträchtigung gesehen. Durch die Anlage einer Bushaltestelle in der Parzelle der verlängerten Moorstraße profitieren die Bewohner der umliegenden Gebäude von kurzen Wegen zur nächsten Bushaltestelle.

Der Ausbau der verlängerten Moorstraße, für den mit diesem Bebauungsplan die planungsrechtliche Grundlage bereitet wird, stellt in jeglicher Hinsicht die optimale Lösung für die Umwelt, die Anwohner sowie sämtliche Einwohner Burgdorfs dar.

6.2 Kosten

Die Ausbaurkosten der Parzelle der verlängerten Moorstraße betragen grob geschätzt ca. 200.000,- €. Mit der HRG-Hannover-Region Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG ist ein Erschließungsvertrag für das Wohnbaugebiet „Heineckenfeld“ geschlossen worden, indem u.a. geregelt ist, dass sich die HRG anteilig an den Kosten einer Busspur in der verlängerten Moorstraße beteiligt.

Für die 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ entstehen mit Ausnahme von verwaltungsinternen Kosten keine weiteren Ausgaben. Die erforderliche Kompensationsfläche befindet sich bereits im Eigentum der Stadt Burgdorf. Für die Anpflanzungsmaßnahmen ist insgesamt mit Kosten von ca. 5.500 € zu rechnen. Die Kosten wurden anhand einer 2006 auf dem selben Flurstück durchgeführten Ausgleichsmaßnahme mit dem gleichem Umfang (Anpflanzung von einheimischen Gehölzen) hochgerechnet.

6.3 Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen sind bei der bestehenden Eigentumsstruktur für die Durchführung der 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ nicht erforderlich.

¹¹ Derzeit ist beabsichtigt, dass die Buslinie in der Hauptverkehrszeit alle 30 Minuten und in der Nebenzeit alle 60 Minuten verkehrt. Durch Kombination mit der Linie 906 in die Südstadt ergeben sich bis zu 3 Fahrten je Stunde, vgl. auch Fußnote 4.

6.4 Flächenbilanz

Größe des Plangebiets:	ca. 0,4 ha	4.012 m ²
Öffentliche Grünfläche:		23 m ²
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung:		3.989 m ²
davon Busspur und Bushaltestellen:		1.600 m ²
davon Erhaltung Grünstrukturen:		2.389 m ²

Teil 2 Umweltbericht

7 Beschreibung des Planvorhabens

7.1 Angaben zum Standort

Das Plangebiet liegt im Nordwesten der Stadt Burgdorf und umfasst einen Teil der Wegeverbindung Moorstraße. Es weist eine Größe von ca. 0,4 ha auf.

7.2 Art des Vorhabens

Für die Baugebiete in „Burgdorf Nordwest“ soll die Bedienung durch den ÖPNV verbessert werden. Die Buslinie 905 soll dabei einen neuen Linienverlauf erhalten. Von der **Bahnhofswestseite** soll die Routenführung folgendermaßen aussehen: **Im morgendlichen Berufsverkehr:**

Bahnhof Westseite / Schillerslager Straße / Schillerslager Landstraße / Weserstraße / Saalestraße / verlängerte Moorstraße / Moorstraße / Ellerngrund / Lippoldstraße / Mönkeburgstraße / Ellerngrund / Moorstraße / Schillerslager Straße / Bahnhof Westseite (vgl. Anlage 1).

Es ist geplant, dass der Bus ab ca. 14 Uhr in entgegengesetzter Richtung verkehrt. Somit haben die Fahrgäste, die am nächsten zum Bahnhof wohnen, auch jeweils den kürzesten Fahrweg, wenn Sie morgens die Züge in Richtung Hannover erreichen möchten und nachmittags mit einem Zug aus Richtung Hannover am Bahnhof ankommen.

Die Saalestraße, im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 0-74 „Heineckenfeld“ gelegen, ist bereits für die Einrichtung einer Buslinie ausgelegt worden. Der Abschnitt der Moorstraße, welcher sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ befindet, sowie westlich und östlich angrenzende Abschnitte sind für die gewählte Linienführung auszubauen. Mit diesem Bebauungsplan soll hierfür die planungsrechtliche Grundlage geschaffen werden.

7.3 Festsetzungen

Die derzeit durch den Bebauungsplan Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ festgesetzte „Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Parkanlage“ in Überlagerung mit einer „Fläche für Maßnahmen zum Schutz zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ wird durch die 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ für das Flurstück **248/2** aufgehoben und durch die Festsetzung einer „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Busspur“ ersetzt. Die angrenzenden Flächen östlich und westlich werden ebenfalls als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Busspur“ festgesetzt. Eine kleine Fläche nördlich der Kreuzung **verlängerte** Moorstraße / Ahrbergenweg wird als „Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ (§ 9 (1) Nr. 15 und Nr. 25a BauGB) festgesetzt.

7.4 In Fachgesetzen und Fachplänen festgelegte Ziele des Umweltschutzes

Für die beabsichtigte Planung sind insbesondere folgende übergeordnete Ziele des Umweltschutzes maßgeblich:

- § 1 BNatSchG, § 1 NNatG: Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes sowie der Eigenart und Schönheit und des Erholungswerts von Natur und Landschaft;
- § 1a BauGB: Schonender Umgang mit Grund und Boden, Verringerung der Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen durch vorrangige Innenentwicklung, Umwidmungssperrklausel, Ausgleich von Eingriffen;
- § 2 Nr. 14 NNatG Bauliche Anlagen aller Art, auch Verkehrswege und Leitungen, haben sich in Natur und Landschaft schonend einzufügen.

Für das konkrete Planvorhaben gelten folgende Ziele des Umweltschutzes:

- Landschaftsrahmenplan Landkreis Hannover (1990): Die Strauchhecke nördlich der verlängerten Moorstraße bzw. westlich des Ahrbergenweges wird zur Neuausweisung als geschützter Landschaftsbestandteil nach § 28 NNatG empfohlen; Für den Ausbau von Straßen sind im Landschaftsrahmenplan unter anderem folgende Ziele zu berücksichtigen:
 - Überprüfung und Nachweis der Notwendigkeit der beabsichtigten Straßenbaumaßnahme
 - Kein Zerschneiden zusammenhängender Naturräume
 - Untersuchung der Schutzgüter: Bodenrelief, Bodenart, Wasser, Klima, Vegetation, Tierwelt
 - Gestalterisch optische Gesichtspunkte
 - Reduzierung des Ausbauquerschnittes und Ausbaustandards;
- Landschaftsplan der Stadt Burgdorf (1994):
 - Erhalten von bedeutsamen Wegen für landschaftsbezogene Erholung
 - Wegeverbindungen sollen ausgebaut werden, u.a. Westrand Kernstadt – Schillerslage
 - Die Strauchhecke nördlich der verlängerten Moorstraße bzw. westlich des Ahrbergenweges wird zur Neuausweisung als ein geschützter Landschaftsbestandteil nach § 28 NNatG empfohlen.

8 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Das Plangebiet ist weitgehend eben und durch eine wassergebundene Decke, in Randbereichen auch durch Ruderalgewächse und standortheimische Gehölze geprägt. Nachfolgend werden die einzelnen Schutzgüter beschrieben und bewertet.

8.1 Untersuchungsrelevante Schutzgüter und ihre Funktion

Schutzgut Mensch

Das Plangebiet befindet sich in einem Grünzug. Im Norden grenzen in einiger Entfernung und im Osten unmittelbar bebaute und bewohnte Gebiete an. Insofern hat das Plangebiet grundsätzlich eine Eignung zur Naherholung. Die Wegeverbindung dient aber vielmehr als Zubringer zur freien Landschaft im Westen.

Im Landschaftsplan für die Stadt Burgdorf aus dem Jahre 1994 sind die Wegeverbindung Moorstraße und der Ahrbergenweg nördlich der Moorstraße als Radfahr- und Wanderwege gekennzeichnet.

Schutzgüter Pflanzen / Tiere

Das Schutzgut Pflanzen wird hier über die vorgefundenen Biotoptypen charakterisiert.

Eingestuft wurden die Biotoptypen anhand der Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 0-71 sowie anhand einer Ortsbegehung im Herbst 2008, vgl. folgende Bestandskarte der Biotoptypen. Die Erhebung der Biotoptypen erfolgte auf Basis der Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung des NIEDERSÄCHSISCHEN STÄDTETAGES (2006), die sich an den Kartierschlüssel des Niedersächsischen Landesamtes für Ökologie (NLÖ 2004) anlehnt. Den Biotoptypen sind nach dem Biotopwertverfahren des NIEDERSÄCHSISCHEN STÄDTETAGES (2006) Wertfaktoren zugeordnet. Die Wertfaktoren geben die Bedeutung des Biotoptyps für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild wieder. Bei der Wertbestimmung wurden die allgemeinen Funktionen der Schutzgüter berücksichtigt. Es werden 6 Wertfaktoren unterschieden: 5 = sehr hohe Bedeutung, 4 = hohe Bedeutung, 3 = mittlere Bedeutung, 2 = geringe Bedeutung, 1 = sehr geringe Bedeutung, 0 = weitgehend ohne Bedeutung. Die Wertfaktoren der im Plangebiet vorhandenen Biotoptypen und ihr Flächenanteil sind in der folgenden Tabelle A: Bestandsübersicht wiedergegeben.

Im rechtskräftigem Bebauungsplan Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ ist der Abschnitt des Geltungsbereiches der 3. Änderung und Ergänzung als sonstige Grünanlage (PZA) nach NLO mit dem Wertfaktor 2 nach der Arbeitshilfe des Niedersächsischen Städtetages (NST) zu bewerten.

Die Bereiche östlich und westlich davon bestehen zum Teil aus wassergebundenen Decken und sind als versiegelte Flächen (X) mit dem Wert 0 nach der Arbeitshilfe des NST zu bilanzieren. Randbereiche der Wege sind als Ruderalfluren (UR) sowie Standortgerechte Gehölzanzpflanzungen (HPG) mit dem Wertfaktor 3 zu bilanzieren.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Biotoptypen des Plangebiets nur von geringer bis mittlerer Bedeutung für Natur und Landschaft sind.

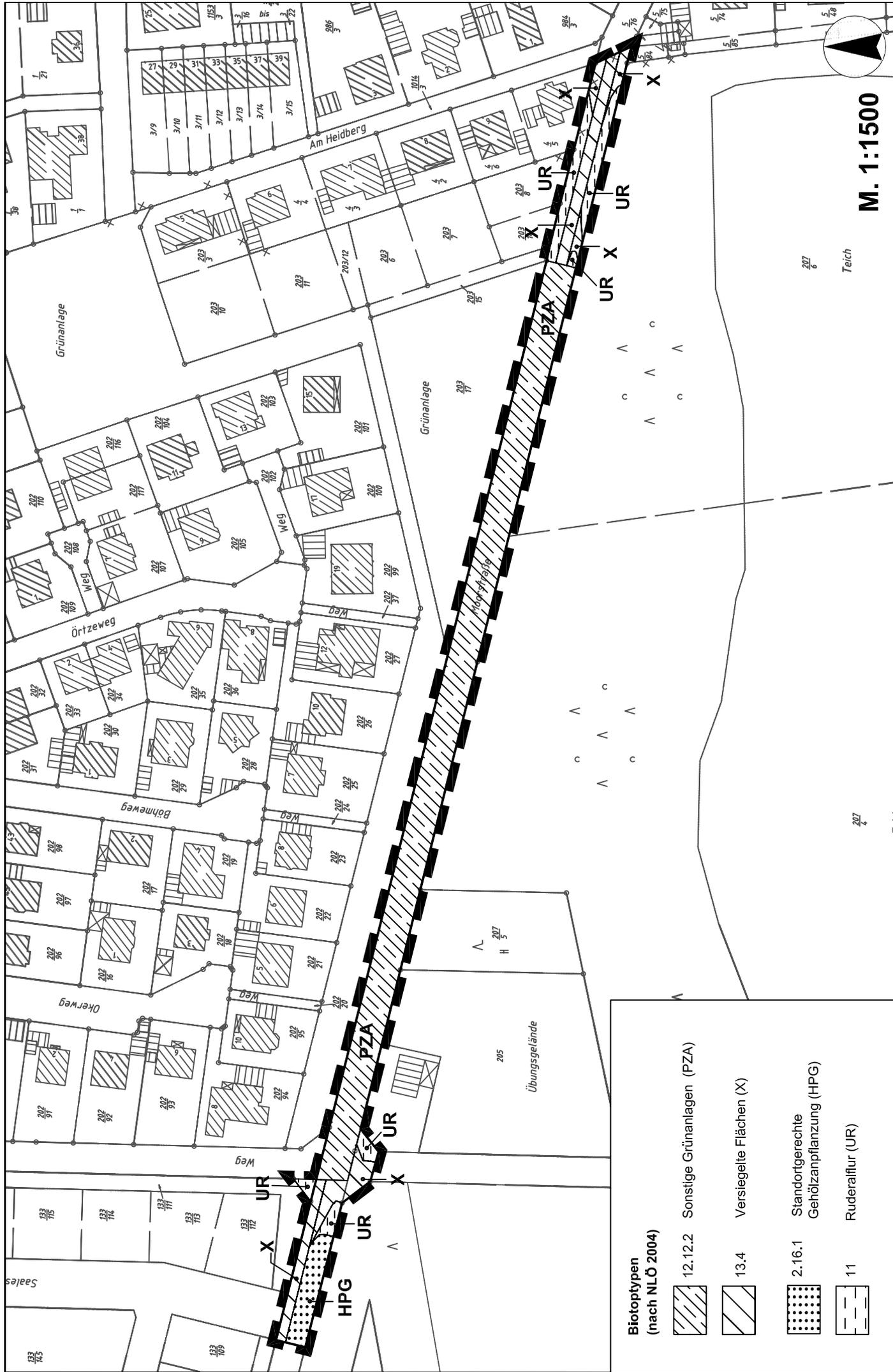
Für die Tierwelt haben die wassergebundenen Decken nur eine sehr geringe Bedeutung. Die vorgefundene Vegetation in den Randbereichen bietet jedoch einen Lebensraum für viele Arten.

Vor Realisierung des Baugebietes „Burgdorf Nordwest“ lag der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes auf der Wanderroute mehrerer Krötenpopulationen. Diese Wanderwege wurden durch die Bebauung nördlich des Plangebietes jedoch unterbunden. Eine Erhebung dieser Arten erscheint deshalb im Plangebiet als nicht gerechtfertigt.

Anzeichen für das Vorhandensein von geschützten Arten (Pflanzen und Tiere) liegen der Stadt Burgdorf nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vor. Die Untere Naturschutzbehörde wies im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zudem nicht darauf hin, dass geschützte Arten vorhanden sein könnten.

In der nachfolgenden Tabelle A ist als Ergänzung der Biotoptypen im Plangebiet der Biotoptyp der vorgesehenen Ausgleichsfläche „Acker“ aufgelistet.

Das Produkt aus Flächengröße (Spalte 2) und Wertfaktor (Spalte 4) gibt den allgemeinen Flächenwert nach Biotoptypenkartierung an (Spalte 5). Ergänzend wird in der Spalte 7 auf einen besonderen Schutzbedarf einzelner Naturgüter, der sich im allgemeinen Flächenwert nicht widerspiegelt, hingewiesen. Erläuterungen zum besonderen Schutzbedarf finden sich in den nachstehenden Abschnitten zu den einzelnen Schutzgütern.



M. 1:1500

Biotoptypen
(nach NLO 2004)

-  12.12.2 Sonstige Grünanlagen (PZA)
-  13.4 Versiegelte Flächen (X)
-  2.16.1 Standortgerechte Gehölzpflanzung (HPG)
-  11 Ruderalflur (UR)

Biotoptypen Bestand

Tab. A: Bestandsübersicht (nach Nds. Städtetag 2006)						
Biotoptyp (bei mehreren gleichen Biotoptypen oder verschiedenen Teilflächen Nr. angeben)	Biotoptypgröße	Eingriffunzulässig	Wertfaktor	Flächenwert (Produkt aus Spalte 2 u. 4)	Schutzgüter	Besonderer Schutzbedarf
Kürzel + Bezeichnung + Nr.	Fläche (m ²)	ankreuzen	Wertfaktor	Flächenwert		ankreuzen
1	2	3	4	5	6	7
12.12.2	2.748		2	5.496		
Sonstige Grünanlage (PZA)					Arten u. Lebensgemeinschaften	
					Boden	
					Wasser	
					Klima/Luft	
					Landschaftsbild	X
11	484		3	1.452		
Ruderalflur (UR)					Arten u. Lebensgemeinschaften	
					Boden	
					Wasser	
					Klima/Luft	
					Landschaftsbild	
13.4	575		0	0		
Vers. Flächen (X)					Arten u. Lebensgemeinschaften	
					Boden	
					Wasser	
					Klima/Luft	
					Landschaftsbild	
2.16.1	205		3	615		
Standortgerechte Gehölzpflanzung (HPG)					Arten u. Lebensgemeinschaften	
					Boden	
					Wasser	
					Klima/Luft	
					Landschaftsbild	
10.1	3.474		1	3.474		
Acker (A) (Kompensationsfläche Nr. 3992/001)					Arten u. Lebensgemeinschaften	
					Boden	
					Wasser	
					Klima/Luft	X
					Landschaftsbild	

Schutzgut Boden

Laut Kartenserver des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie befinden sich im Plangebiet Podsol-Braunerden und damit keine seltenen oder besonders schutzwürdigen Böden in der Region Hannover. Im Landschaftsplan für die Stadt Burgdorf 1994 ist das Plangebiet als glazifluviale Bildung bestehend aus Fein- bis Grobsand (Kiessand) lagenweise feinkiesig beschrieben.

Schutzgut Wasser

Oberflächengewässer befinden sich nicht im Plangebiet.

Der gesamte Planbereich befindet sich innerhalb der für das Wasserwerk Burgdorf beantragten Wasserschutzzone III A.

Gemäß Kartenserver des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie weisen die oberflächennahen Gesteinsschichten eine geringe Durchlässigkeit auf. Im östlichen Teil des Geltungsbereiches, ab Höhe des Spielplatzes, weisen die Gesteinsschichten hingegen eine hohe Durchlässigkeit auf.

Schutzgüter Klima/Luft

Der Grünzug entlang der Wegeverbindung Moorstraße dient gemäß der „Biotoptypenkarte des Büros Nagel /Schonhoff 1997/1998“ nicht als Kaltluftentstehungsgebiet.

Im Landschaftsplan von 1994 finden sich ähnliche Aussagen. So ist zwar der Bereich des Plangebietes als Freilandklima dargestellt, welches sich grundsätzlich für die Entstehung von Kaltluft eignet, im Landschaftsplan wird jedoch weiter ausgeführt, dass die Kaltluftproduktion über vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Freiräumen entsteht.

Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild ist im Plangebiet und dessen Umkreis von Baukörpern im Norden und Grünflächen mit Gehölzen im Süden geprägt. Im Landschaftsplan finden sich für den Bereich keine Aussagen zum Schutzgut Landschaft.

Schutzgüter Kultur-/Sachgüter

Es befinden sich keine Kultur- oder Sachgüter im Plangebiet oder dessen unmittelbarer Umgebung.

Zusammenfassende Wertung des Umweltzustandes

Insgesamt kann für keines der Schutzgüter ein besonderer Schutzstatus festgestellt werden. Der Umweltzustand ist aufgrund der vorgefundenen Biotope mit einer mittleren Wertigkeit zu bezeichnen.

Von der Planung sind weder besonders geschützte Biotope gemäß § 28 a und § 28 b NNatG, Schutzgebiete nach den §§ 24 bis 27 NNatG noch Europäische Vogelschutzgebiete oder FFH-Gebiete betroffen.

9 Beschreibung der umweltrelevanten Maßnahmen

9.1 Zu erwartende erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens

Schutzgut Mensch

Die Parzelle der verlängerten Moorstraße dient auch weiterhin als Verbindungsweg für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Westen bzw. der freien Landschaft. Dem motorisierten Individualverkehr wird kein Fahrtrecht eingeräumt, die Moorstraße wird mittels versenkbarer Poller¹² abgesperrt. Die Busse können sich per Funk den Weg freigeben. Aufgrund der Taktung der Buslinie ist nicht mit Konflikten zu rechnen.

Es ist nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen.

Schutzgüter Pflanzen/ Tiere

Für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere verändert sich die Situation kaum. Zwar gehen durch Versiegelung Lebensräume für Pflanzen und Tiere verloren, jedoch handelt es sich dabei weitestgehend um Bereiche, die derzeit schon versiegelt sind. Diese Bereiche weisen auch derzeit nur eine geringe Bedeutung für Pflanzen und Tiere auf. Tiere und Pflanzen können auf die nördlich und südlich angrenzenden Flächen ausweichen. Zudem wird eine externe Kompensation vorgesehen. Vgl. hierzu die Gegenüberstellungstabelle B im Anhang, Anlage 2.

Die im Landschaftsplan der Stadt Burgdorf zur Neuausweisung eines geschützten Landschaftsbestandteils nach § 28 NNatG vorgeschlagene Strauchhecke wird als „Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ festgesetzt und bleibt somit erhalten.

Es ist nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen.

¹² Vorgesehen sind versenkbare Poller oder andere Abspermaßnahmen.

Schutzgüter Boden / Wasser

Durch den Bau der Busspur **sowie der Bushaltestellen** auf der Parzelle der Moorstraße gehen biologisch aktive Bodenschichten durch Versiegelung verloren. Jedoch ist zu bedenken, dass auch eine wassergebundene Decke bereits einen Eingriff in das Schutzgut Boden darstellt und als Versiegelung zu werten ist. Durch Versiegelung verringert sich die zur Versickerung geeignete Fläche. Durch eine örtliche Versickerung im Seitenraum der Fahrbahn können jedoch die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser vermindert werden. Es ist nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen.

Schutzgüter Klima/Luft

Für die Schutzgüter Klima/Luft verändert sich die Situation nicht. Durch den Busverkehr ist aufgrund der Taktung nicht mit erheblichen Belastungen durch Abgase zu rechnen. Durch das attraktivere Angebot können mehr Menschen zum Umstieg auf den umweltfreundlicheren ÖPNV im Vergleich zum MIV bewegt werden. Ganz allgemein verbessert dies die Luftqualität und damit auch das Klima, denn im Vergleich zum MIV verbraucht der ÖPNV pro Person und km deutlich weniger Kraftstoff und produziert somit deutlich weniger schädliche Klimagase. Konkrete Auswirkungen auf den Standort sind jedoch nicht abschätzbar.

Es ist nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen.

Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild wird durch die Befestigung der Moorstraße nicht erheblich verändert. Zwar wird die wassergebundene Decke überbaut, die im Vergleich z.B. zu einer asphaltierten Oberfläche ein landschaftsgerechtes Erscheinungsbild darstellt, jedoch werden die Gehölze weitestgehend erhalten.

Es ist nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen.

Schutzgüter Kultur-/Sachgüter

Negative Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter sind aufgrund der Planung nicht zu erwarten.

Es ist nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen.

Schutzgüter-Wechselwirkungen

Wechselwirkungen finden statt zwischen den Schutzgütern Pflanzen und Landschaft, sowie zwischen den Schutzgütern Landschaft und Mensch.

Werden Anpflanzungen vorgenommen, wirkt sich dies auf das Landschaftsbild und die Tierwelt i.d.R. positiv aus. Zugleich wirken sich Veränderungen des Landschaftsbildes auf das Schutzgut Mensch aus, da dieser die Landschaft in veränderter Weise wahrnimmt.

Weitere Wechselwirkungen sind nicht erkennbar.

9.2 Verminderungs- und Schutzmaßnahmen

Das anfallende Niederschlagswasser der „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ kann in den Seitenräumen versickern. Hierdurch werden die Auswirkungen auf das Grundwasser, die durch die Versiegelung der **verlängerten** Moorstraße entstehen, vermindert. Die Seitenbereiche entlang der **verlängerten** Moorstraße, die nicht für die Fahrspur in Anspruch genommen werden, bleiben unangetastet, also auch unversiegelt. Diese Bereiche bleiben als Grünstruktur erhalten. Durch den Ausbau der **verlängerten** Moorstraße ist es möglich, eine geänderte Linienführung für den ÖPNV in der nördlichen Weststadt einzurichten. Die Buslinie wird in Verbindung mit den neuen Haltestellen einen größeren Einzugsbereich aufweisen als die derzeitige Linienführung. Hierdurch können Fahrten vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV verlagert werden, mit positiven Folgen für die Umwelt.

9.3 Ausgleichsmaßnahmen

Nach dem Biotopwertverfahren des NIEDERSÄCHSISCHEN STÄDTETAGES (2006) werden zur Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung den Biotoptypen der Planung, ebenso wie bereits den Biotoptypen des Bestandes, Wertfaktoren zugeordnet (vgl. Kap. 8.1). In der nachfolgenden Tabelle C 'Rechnerische Bilanz' ist eine Gesamtübersicht des rechnerischen Vergleichs der Biotopflächenwerte des Bestandes mit den Biotopflächenwerten der Planung wiedergegeben.

Tab. C: Rechnerische Bilanz							
Berechnung des Flächenwertes der Eingriffs-/Ausgleichsflächen							
Ist - Zustand				Planung / Ausgleich			
Ist-Zustand der Biotoptypen (vgl. Spalte 1 der Tab. A + B)	Fläche (m²) (vgl. Spalte 2 der Tab. A + B)	Wertfaktor (vgl. Spalte 4 der Tab. A + B)	Flächenwert (vgl. Spalte 5 der Tab. A + B)	Ausgleichsfläche (Planung/Ausgleich) (vgl. Spalten 8 + 15 der Tab. B)	Fläche (m²) (vgl. Spalte 16 der Tab. B)	Wertfaktor (vgl. Spalte 17 der Tab. B)	Flächenwert der Ausgleichsfläche (vgl. Spalte 18 der Tab. B)
1	2	3	4	5	6	7	8
12.12.2 Sonstige Grünanlage (PZA)	2.748	2	5.496	13.4 Vers. Flächen (X)	2.748	0	0
13.4 Vers. Flächen (X 1)	575	0	0	13.4 Vers. Flächen (X)	575	0	0
2.16.1 Standortgerechte Gehölz-anpflanzung (HPG)	205	3	615	2.16.1 Standortgerechte Gehölz-anpflanzung (HPG)	205	3	615
11 Ruderalflur (UR)	484	3	1.452	13.4 Vers. Flächen (X)	484	3	0
10.1 Acker (Kompensationsfläche 3992/001) (A)	3.474	1	3.474	2.16.1/11 Standortgerechte Gehölz-anpflanzung/Ruderalflur (HPG/UR)	3.474	3	10.422
Flächenwert der Eingriffs-/ Ausgleichsfläche (Summe: Ist-Zustand)			11.037	Flächenwert der Eingriffs-/ Ausgleichsfläche (Summe: Planung / Ausgleich)			11.037
Flächenwert der Eingriffs- / Ausgleichsfläche (Planung)				11.037			
- Flächenwert der Eingriffs- / Ausgleichsfläche (Ist-Zustand)				-11.037			
> = 0 (Flächenwert für Ausgleich erbracht)				0			
< 0 (Flächenwert für Ausgleich nicht erbracht)							

Ausgehend von den Biotoptypen des Bestandes ist die von der Planung betroffene Fläche in den Spalten 'Ist-Zustand' dargestellt. In Spalte 4 ist der derzeitige Flächenwert 'Ist-Zustand' ablesbar: **11.037** Werteinheiten (WE). Aufbauend auf den Festsetzungen des Bebauungsplanes ist die beabsichtigte Nutzung (erwartete Biotoptypen) in den Spalten 'Planung/Ausgleich' dargestellt. In Spalte 8 ist der erwartete Flächenwert 'Planung/Ausgleich' ablesbar: **11.037** WE. Die Gegenüberstellung der Flächenwerte des Bestandes und der Planung ergeben **einen vollständigen Ausgleich der Werteinheiten**. Die Kompensation erfolgt durch Zuordnung einer **3.474 m²** großen Teilfläche der in der Gemarkung Hülptingens, Flur 5, Flurstück 35/31, gelegenen Kompensationsfläche 3992/001 der Stadt Burgdorf (vgl. Anlage 3). Auf der Fläche ist die Umwandlung eines Ackers (Wertstufe 1) in Ruderalflächen mit Anpflanzungen standortheimischer Gehölze (Wertstufe 3) geplant. Mit der vorgesehenen Planung und der externen Ausgleichsfläche werden die im Plangebiet verursachten Wertverluste vollständig kompensiert. Rechnerisch können damit die durch den Bebauungsplan ermöglichten Eingriffe als ausgeglichen angesehen werden.

9.4 Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung werden die Flächen weiterhin als wassergebundene Decke versiegelt bzw. durch Gehölze geprägt sein. Für die Weststadt bestünde die bestehende Buserschließung fort. Die Baugebiete „Burgdorf Nordwest“ und „Heineckenfeld“ würden vom ÖPNV nicht adäquat bedient. Es würde eine Chance vertan, der Bevölkerung ein umweltfreundliches und preisgünstiges Verkehrsmittel anzubieten.

9.5 Standortalternativen und Begründung der Auswahl

Es wurden **im Vorfeld der Bauleitplanung** zwar anderweitige Linienführungen für die Busroute in der Weststadt geprüft, jedoch würden diese keine vergleichbare Erschließungsqualität (Erreichbarkeit der Haltestellen) für die Baugebiete „Burgdorf Nordwest“ sowie „Heineckenfeld“ aufweisen. **Die alternativ geprüften Linienführungen würden außerdem zu höheren Kosten führen.** Zudem ist die Linienführung schon im Nahverkehrsplan 2003 der Region Hannover beschrieben (vgl. Anlage 4). Die Saalestraße im Baugebiet „Heineckenfeld“ wurde bereits für eine Buslinienführung ausgebaut. Unter dem Gesichtspunkt der Erreichbarkeit von potenziellen Fahrgästen stellt sich die vorgesehene Linienführung im Nordwesten als die am besten geeignete heraus. Hierfür ist der Bebauungsplan zu ändern. **Eine Linienführung ohne Nutzung der Trasse der verlängerten Moorstraße (vgl. Kapitel 3.5 und Anlagen 6 bis 9) würde eine finanziell aufwändige Schleifenerschließung und unattraktive Fahrzeitverlängerungen zur Folge haben oder durch Bereiche führen, in denen keine Mantelbevölkerung vorhanden ist.** Anstelle einer „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Busspur“ käme lediglich eine „Verkehrsfläche“ ohne besondere Zweckbestimmung in Frage. Dann wäre per straßen- und wegerechtlicher Regelungen eine Nutzung für den MIV auszuschließen. Die zulässige Fahrbahnbreite ist bereits auf das Minimum reduziert.

10 Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Schwierigkeiten bei der Datenermittlung haben sich nicht ergeben.

11 Zusammenfassung des Umweltberichtes

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird die planungsrechtliche Grundlage für die Anbindung neuer Baugebiete und die Änderung der Buslinienführung in der nördlichen Burgdorfer Weststadt bereitet. Im Bebauungsplan wird eine „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Busspur“ festgesetzt, auf deren Grundlage die Wegeverbindung Moorstraße für den Verlauf der Buslinie ausgebaut werden kann. Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan werden die Belange der Schutzgüter Pflanzen und Tiere sowie Boden und Wasser berührt. Durch die Versiegelung der Parzelle der verlängerten Moorstraße sinkt die Versickerungsrate mit negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser. Dies kann dadurch gemindert werden, dass das Oberflächenwasser im Seitenraum der Straße versickern kann. In den Seitenräumen der ca. 3,50 m breiten Fahrbahn können die bestehenden Gehölze und andere Bepflanzungen erhalten bleiben. Für das Schutzgut Boden ist festzuhalten, dass der Ausbau der Wegeverbindung Moorstraße überwiegend auf den bereits derzeit versiegelten Flächen vollzogen werden soll. Die neu in Anspruch zu nehmende Fläche ist somit sehr gering. Die Auswirkungen auf den Naturhaushalt können nicht im Plangebiet bewältigt werden. Die Kompensation erfolgt auf einer externen Kompensationsfläche.

Für die Bewohner der (nördlichen) Weststadt ergibt sich ein flächenmäßig (Lage der Bushaltestellen) besseres ÖPNV Angebot und somit eine preisgünstige und umweltfreundliche Alternative zu privaten Pkw.

Teil 3: Beteiligungsverfahren, Verfahrensvermerke

12 Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB fand durch öffentliche Auslegung der Planunterlagen in der Zeit vom 03.03.2009 bis 17.03.2009 in der Fassung des Vorentwurfs vom 12.12.2008 statt.

Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung sind bei der Stadt Burgdorf insgesamt drei Stellungnahmen eingegangen. Weitere vier Stellungnahmen gingen nach dem Ende der Auslegung und Beteiligungsfrist ein.

Stellungnahme eines Burgdorfer Bürgers vom 11.03.2009:

Der Anwohner regt eine andere Linienführung an, ohne jedoch einen Linienverlauf zu benennen, und verweist auf viel zu hohe Kosten für den Ausbau der verlängerten Moorstraße für eine gegebenenfalls nur vorübergehende Linienführung.

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Es wird auf die Ausführungen der Stadt Burgdorf zur Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 17.03.2009 verwiesen.

Stellungnahme einer Burgdorfer Bürgerin vom 16.03.2009:

Die Bürgerin begrüßt die Planung, berichtet aber von einer Unterschriftensammlung in der Nachbarschaft gegen die Buslinienführung. (Bus sollte besser am Ende der Saalestraße wenden ...)

Die Bürgerin regt an, die Buslinie/-erschließung der Weststadt auch mit einer Buslinie in die Südstadt zu verknüpfen.

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Derzeit ist vorgesehen, mehrmals am Tag eine umsteigefreie Verknüpfung der Buslinie in der Weststadt mit einer Buslinie in der Südstadt einzurichten bzw. diese beizubehalten.

Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 17.03.2009:

„... wie wir der Presseberichterstattung entnehmen konnten, hat der Verwaltungsausschuss der Stadt Burgdorf am 17.02.2009 die Aufstellung der 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes 0-71 beschlossen und gleichzeitig dem Vorentwurf des Bauleitplans zugestimmt. Außerdem wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB beschlossen. Im Rahmen dieser Öffentlichkeitsbeteiligung möchten wir Ihnen unser Anliegen vortragen.

Wir, also die Anwohner und Unterzeichner dieses Briefes, sind aus mehreren Gründen der Auffassung, dass eine andere Buslinienführung als zurzeit vorgesehen, vorgenommen werden sollte:

1. Zerstörung eines von vielen genutzten Naherholungsraumes:

Die verlängerte Moorstraße ist laut Bebauungsplan „Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage“ bzw. in Überlagerung als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ ausgewiesen. Diese Parkanlage möchten wir erhalten wissen.

Gründe:

Die verlängerte Moorstraße mit dem naturbelassenen Gelände am Kiesteich auf der einen und dem sorgfältig angelegten Grünstreifen auf der anderen Seite ist für sehr viele Menschen ein wertvolles Stück Naherholungsgebiet. Es wird von vielen, vielen Spaziergängern, Joggern, Nordic Walkern und Radfahrern als Tor zur Feldmark genutzt. Kinder können hier nach Herzenslust laufen und mit Rollern, Fahrrädern und Bobbycars umherfahren. Dieses wertvolle Stück Naherholungsgebiet darf nicht zerstört werden. Für eine Buslinie, die den Nordwesten an den Nahverkehr anbindet, gibt es genügend andere bereits für den Verkehr ausgebaute Straßen.

2. Gefährdung von Kindern:

Eine ausgebaute verlängerte Moorstraße und eine dort verkehrende Buslinie stellt vor allem für Kinder eine massive Gefährdung dar.

Der Spielplatz an der verlängerten Moorstraße grenzt ganz unmittelbar und gänzlich ohne Sicherheitsabstand an die dann für den Verkehr erschlossene Straße. Da Kinder Platz zum Toben und Rennen brauchen und der Spielplatz genau zu diesem Zweck angelegt wurde, sehen wir hier ein sehr hohes Sicherheitsrisiko für Kinder. Damit wird der Zweck des Spielplatzes ad absurdum geführt. Eltern könnten ihre Kinder keinen Moment mehr aus den Augen lassen, wenn diese auf dem Spielplatz spielen. Ein Gelände, das dazu angelegt wurde, um Kindern Freiraum zu geben, würde diesen Freiraum komplett einbüßen, weil mit der Buslinie eine erhöhte Gefahrensituation bestünde.

Eine erhöhte Gefahrensituation für Kinder würde auch am neuen Bolzplatz entstehen, der auf dem unmittelbar an der verlängerten Moorstraße gelegenen ehemaligen Hundepplatzgelände eingerichtet werden soll. Auch hier würde Kindern der eingeräumte wichtige Platz zum Spielen und Toben durch die unmittelbar angrenzende Buslinie wieder genommen, da von einer Sicherheitsgefährdung auszugehen ist.

Alle auf die verlängerte Moorstraße führenden Stichwege (Okerweg, Böhmeweg, Örtzeweg, verlängerter Föhrenkamp) sind Fußwege und werden von Fußgängern und Radfahrern aller Altersklassen intensiv genutzt. Würde auf der verlängerten Moorstraße die Buslinie verkehren, bestünde – vor allem für Kinder – eine erhöhte Gefahrensituation.

3. Mögliche ökologische Schäden:

Bei der jetzigen naturnahen Gestaltung der verlängerten Moorstraße als Feldweg ist das Gebiet Heimat vieler einheimischer Tier- und Pflanzenarten. Gebüsch und Bäume bieten vielen seltenen Vögeln wie Nachtigallen, Eichelhähern und Kuckuck Brut- und Nistplätze. Für Kröten und Frösche, die sich auch immer wieder in den umliegenden Gärten ansiedeln, ist das ungehinderte Queren während der Laichzeit noch problemlos möglich. Möglicherweise existieren zum jetzigen Zeitpunkt auch noch vom Aussterben bedrohte Arten.

Bei Asphaltierung und bis zu vier geplanten Busfahrten pro Stunde wird dieses Biotop nicht mehr intakt sein. Daher wäre eine Erhebung der Arten vor einer so in die Natur eingreifenden Maßnahme wie dem Straßenbau aus unserer Sicht unbedingt erforderlich.

Schade wäre es auch, falls Bäume dem Straßenbau zum Opfer fallen sollten.

Insgesamt besteht aus unserer Sicht mit dem Anlegen einer Asphaltstraße an dieser Stelle ein Widerspruch zum Ziel einer „möglichst umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung“.

4. Für Anlieger eine überraschende Umnutzung der verlängerten Moorstraße:

Die meisten Anwohner wussten beim Kauf ihrer Grundstücke 2000/2001 nicht, dass die verlängerte Moorstraße für die Buslinienführung genutzt werden sollte. Den ersten Bauinteressenten und Käufern wurde zum damaligen Zeitpunkt eine Nutzung durch privaten oder öffentlichen Autoverkehr verneint mit Hinweis auf den damals bestehenden Bebauungsplan „Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage“ bzw. in Über-

lagerung als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“. Nur für die Nutzer des Hundeübungsplatzes galt Übergangsweise Bestandsschutz.

Wir gehen davon aus, dass sich die Planer bei Ausweisung eines Baugebietes auch intensive Gedanken über die spätere verkehrstechnische Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr machen. Wenn bei Ausweisung des Baugebietes die Buslinienführung über die verlängerte Moorstraße geplant gewesen wäre, hätte man den ursprünglichen Bebauungsplan der Klarheit, Transparenz und Rechtssicherheit wegen sicherlich von vornherein mit entsprechender Zweckbestimmung im Hinblick auf die obere Moorstraße definiert.

Es ist nicht erkennbar, dass sich seit der Planung des Baugebietes Nord-West substantielle Änderungen in der Weise ergeben haben, dass eine Änderung der damals scheinbar in anderer Weise vorgesehenen Buslinienführung zwingend erforderlich ist und damit unzulässiger Weise mittelbar in Rechte der Bürger eingegriffen wird.

5. Kosten in Höhe von 200.000 Euro (möglicherweise noch mehr) könnten eingespart werden:

Bei einer Buslinienführung z.B. über die Weserstraße würden 200.000 Euro „unserer“ Steuergelder eingespart bzw. für andere, dringendere Zwecke eingesetzt werden können. Wir denken hier an den vielfältigen Bedarf z.B. im sozialen, schulischen, ökologischen, kulturellen, kirchlichen oder sportlichen Bereich. Außerdem könnte es sein, dass mittelfristig höhere Kosten als die veranschlagten 200.000 Euro entstehen, da die „obere“ schon asphaltierte Moorstraße recht sanierungsbedürftig erscheint, insbesondere wenn sie zusätzlich durch öffentlichen Nahverkehr belastet werden sollte. Der Betrag von 200.000 Euro ist außerdem nur eine Schätzung.

Eine Buslinienführung ist sicherlich grundsätzlich wie vorgesehen möglich, bietet sich jedoch angesichts kostengünstiger Alternativen nicht zwingend als beste Lösung an. Angesichts leerer kommunaler Haushaltskassen würden wir auch als Burgdorfer Bürger unsere Steuermittel gerne anders eingesetzt sehen.“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 1.

In den Grünbestand wird nur geringfügig eingegriffen. Es ist lediglich beabsichtigt, den bestehenden Weg zu befestigen und maximal zwei Bushaltestellen anzulegen. Das „Naherholungsgebiet“ wird nicht zerstört. Aufgrund der geringen Taktung des Busses (es ist mit 1 bis 3 Fahrten pro Stunde zu rechnen, samstags verkehrt der Bus derzeit nur bis Mittags, sonntags derzeit gar nicht) ist mit keinen Gefahren für die genannten Personengruppen zu rechnen. Es kann problemlos auf den parallel verlaufenden Weg nördlich der verlängerten Moorstraße ausgewichen werden, um die Feldmark zu erreichen. Daneben stehen für Radfahrer zusätzlich auch andere parallele Straßen zur Verfügung, z.B. die Straße Föhrenkamp mit Anschluss an die Allerstraße. Weitere Verbindungen in die Feldmark stellen die Norderneystraße und die Langeoogstraße dar. Es wird zwar nur eine max. 3,50 m breite Busspur angelegt, die Moorstraße stellt sich aber in der Realität als breiterer Weg dar. Deshalb ist ein Begegnen von Bus und Radfahrern problemlos möglich. Genügend andere bereits für den Verkehr ausgebaute Straßen zur Erschließung der Nordweststadt mit dem ÖPNV stehen nicht zur Verfügung.

Zu 2.

Von einer erhöhten Gefahrensituation ist nicht auszugehen. Es trifft zwar zu, dass der Spielplatz an die verlängerte Moorstraße angrenzt, jedoch wird dieser von der verlängerten Moorstraße durch einen Holzzaun getrennt. Eine weitere Minderung des Gefahrenpotentials stellt die verringerte Geschwindigkeit des Busverkehrs von nur 30 km/h dar. Gleiches gilt für den Bolzplatz. Aufgrund des Taktes der Busse ist mit lediglich ein bis drei Fahrten pro Stunden zu rechnen.

Von den auf die verlängerte Moorstraße führenden Stichwegen wird zuerst der parallel zur verlängerten Moorstraße verlaufende Fuß-/Radweg gekreuzt. Dieser kann gefahrlos genutzt werden, um die Feldmark oder Bereiche östlich des Baugebietes „Nordwest“ zu erreichen.

Zu 3.

Durch das Befestigen des bestehenden Weges gehen voraussichtlich keine Bäume verloren. Von einer Zerstörung des Biotops durch bis zu drei Busfahrten pro Stunde kann nicht die Rede sein. Eine Erhebung der vorkommenden Tierarten erfolgt nicht, da Anzeichen für das Vorhandensein von geschützten Arten (Pflanzen und Tiere) der Stadt Burgdorf nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vorliegen. Die Untere Naturschutzbehörde wies zudem nicht darauf hin, dass geschützte Arten vorhanden sein könnten.

Es besteht kein Widerspruch zum Ziel einer „möglichst umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung“, sondern vielmehr eine Vereinbarkeit, da mit der Befestigung der verlängerten Moorstraße und Einrichtung der Buslinie Verkehre vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV verlagert werden sollen.

Zu 4.

Die Buslinienführung stand zur Rechtskrafterlangung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 noch nicht abschließend fest. Zwar regte im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ der Kommunalverband Großraum Hannover im Jahre 1999 eine bessere Erschließung des Plangebietes durch den ÖPNV an, jedoch konnte seinerzeit keine abschließende Linienführung für den Bereich „Burgdorf Nordwest“ getroffen werden, da die angrenzenden Bereiche an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 0-71 noch nicht in Entwicklung befindlich waren. Es haben sich mit dem Beginn der Bautätigkeiten im Baugebiet „Heineckenfeld“ die Rahmenbedingungen im Vergleich zum Jahre 2000/2001 geändert. Eine Buslinienführung über die verlängerte Moorstraße war bereits im Jahre 2000/2001 eine Option, denn die Linienführung über die verlängerte Moorstraße wurde zwischen der Stadt Burgdorf, der RegioBus Hannover und der Region Hannover abgestimmt. Sie ist bereits im Nahverkehrsplan (NVP) 2003 der Region Hannover (vgl. Auszug aus dem NVP in Anlage 4) enthalten und im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Burgdorf 1996 beschrieben.

Es trifft nach wie vor zu, dass weder privater noch öffentlicher Autoverkehr über die verlängerte Moorstraße fahren darf. Mittels per Funk versenkbarer Poller oder ähnlichem wird die Durchfahrt lediglich für Linienbusse möglich sein.

Zu 5.

Es wird davon ausgegangen, dass hier die vorgeschlagene Alternative der WGS-Fraktion (siehe Anlage 6) gemeint ist. Der Vorschlag der WGS-Fraktion beinhaltet, die bestehende Linienführung in der Weststadt beizubehalten und eine weitere Linie einzuführen. Diese Buslinie soll vom Bahnhof (Westseite) kommend über die Schillerslager Landstraße / Weserstraße / Saalestraße mit Wendung an der Kreuzung Elbestraße und zurück zum Bahnhof geführt werden.

Diese vorgeschlagene Linienführung wird aus folgenden Gründen nicht weiter verfolgt: Ein notwendiges Wenden des Busses im Carré „Saalestraße“ / „Elbestraße“ ist nicht möglich, da die Radien zu eng sind, um dort mit einem Bus wenden zu können.

Die vorgeschlagene Linienführung bedeutet, dass entweder die Bedienungshäufigkeit auf der jetzigen Linie in der Weststadt halbiert würde, d. h. es würde anstelle von zwei Bussen pro Richtung in der Hauptverkehrszeit nur noch ein Bus fahren. Oder alternativ müsste ein zusätzlicher Bus mit Personal eingesetzt werden, da die beiden Buslinien auf Grund der erforderlichen Zuganschlüsse am Bahnhof zeitlich parallel verkehren müssten, da ansonsten für Fahrgäste einer der beiden Buslinien ein „Zwangsaufenthalt“ am Bahnhof von ca. 15 Minuten bestünde. Ein Aufenthalt von ca. 15 Minuten am Bahnhof trägt

jedoch ebenso wenig zu einem attraktivem ÖPNV bei wie eine Halbierung der Bedienungshäufigkeit auf der bestehenden Buslinie.

Eine umsteigefreie Verbindung zwischen der Weststadt und der Kernstadt bzw. der Südstadt ist bei o.g. Variante nicht mehr gegeben. Sie würde entfallen. Der Wegfall der Direktverbindung in die Innenstadt und zur Südstadt wäre nur durch einen Umstieg am Bahnhof mit Durchquerung des Bahnhofstunnels zu ersetzen. Dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen nicht oder nur sehr beschwerlich möglich und trägt ebenfalls nicht zu einem attraktivem ÖPNV bei.

Für zwei von einander unabhängige Buslinienführungen, eine für den Norden der Weststadt und eine für den Süden der Weststadt, würden im Vergleich zur beabsichtigten Buslinienführung Mehrkosten pro Jahr für Fahrzeuge und Personal entstehen. Die Region Hannover als Besteller und Kostenträger des ÖPNV ist nicht in der Lage, diese zusätzlichen Kosten zu tragen. Alleine durch Fahrkartenverkäufe können die Kosten nicht gedeckt werden.

Bei den genannten Ausbaurkosten für die verlängerte Moorstraße handelt es sich um eine erste grobe Schätzung. Im Übrigen wurde zwischen der Stadt Burgdorf und der HRG-Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG ein Erschließungsvertrag für das Baugebiet „Heineckenfeld“ geschlossen, in dem u.a. geregelt ist, dass sich die HRG anteilig an den Kosten einer Busspur im Bereich der verlängerten Moorstraße beteiligt.

Stellungnahme einer Burgdorfer Bürgerin vom 27.03.2009:

Eine Bürgerin rief am 27.03.2009 bei der Stadtplanungsabteilung an und regte an, den Bus anstelle durch die Straße „Ellerngrund“ durch die Straße „Am Westende“ zu führen.

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Für eine Buslinienführung über die Straße „Am Westende“ müsste diese ausgebaut werden, was zu Kosten in Höhe von ca. 230.000,- € führen würde. Die Straße „Ellerngrund“ wird bereits jetzt mit einer Buslinie befahren und ist dafür ausgebaut.

Stellungnahme eines Burgdorfer Bürgers vom 09.04.2009:

„... als ich den Artikel vom 03.04.09 über den Ausbau der Moorstr. Im Burgdorfer Anzeiger der HAZ gelesen habe, dachte ich, das kann ja wohl nicht wahr sein. (1. April war ja schon vorbei.) Eine Buslinie einzurichten, für ein Baugebiet, in dem in 1,5 Jahren gerade mal 3 – 4 bewohnte Neubauten und ebenso viele angefangene Bauten stehen; zumal vor jedem der Grundstücke mindestens 1 PKW steht. Wer soll diesen Bus nutzen. Bei weiteren Bauten, die ja wohl angefangen werden, dürfte die Situation nicht anderes aussehen. Für den Bau der verlängerten Moorstr. wird weiterer Boden versiegelt, und Bäume werden mit Sicherheit auch noch gefällt, die irgendwo im Wege stehen. Wenn diese Straße ausgebaut ist, wird es nicht dabeibleiben, dass nur der Bus durchfährt; PKW-s werden auch diese Trasse nutzen, sodass regelrechter Verkehr stattfindet, und dass bei der Nähe des Kinderspielplatzes und der jetzigen Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer. Auch wird die Moorstr. (alter Teil) auch durch die schweren Fahrzeuge in Mitleidenschaft gezogen. (Straße ist sowieso in keinem guten Zustand.)

Als Alternative für den Busverkehr sollte man die Linien, die nach Engensen, Burgwedel usw. vom Kreisel die Haltestelle an der Saalestr. bedienen und über einen Wendehammer zurück zum Kreisel geleiten. Der Zeitaufwand für den Abstecher dürfte sich in einem erträglichen Rahmen halten.

Mit dieser Lösung wären erhebliche Kosten einzusparen, und unsere Natur würde es uns danken, denn diese Baumaßnahmen wären doch ein erheblicher Eingriff.

Vielleicht denken Verwaltung und Entscheidungsträger darüber mal nach. Es wird sicher einige Anlieger und andere Nutzer des Weges geben, die dafür dankbar sind.“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Mit der Einrichtung der Buslinie soll gerade erreicht werden, dass Personen vom Pkw auf den ÖPNV umsteigen. Insbesondere sogenannte nicht mobile Bevölkerungsgruppen wie z.B. Kinder sind auf einen wohnortnahen ÖPNV angewiesen. Die Tatsache, dass im Baugebiet „Heineckenfeld“ pro Gebäude mehrere Pkw vorhanden sind, ist ein Indiz dafür, dass die Anbindung an den ÖPNV nicht optimal ist und verbessert werden sollte.

Es wird zwar Boden versiegelt, jedoch wird lediglich der bereits vorhandene Weg befestigt. Eine Freigabe der verlängerten Moorstraße für Pkw erfolgt nicht. Die verlängerte Moorstraße wird mit versenkbaren Pollern oder ähnlichem gegen unerlaubtes Befahren gesperrt. Die Busse können die Poller per Funk absenken. Der Spielplatz grenzt zwar an die verlängerte Moorstraße an, jedoch wird dieser von der verlängerten Moorstraße durch einen Holzzaun getrennt. Eine weitere Minderung des Gefahrenpotentials stellt die verringerte Geschwindigkeit des Busverkehrs von nur 30 km/h dar. Zudem ist aufgrund der Taktung mit lediglich 1 bis 3 Fahrten pro Stunde zu rechnen. Samstags verkehrt die Buslinie derzeit nur bis Mittags und sonntags finden derzeit gar keine Fahrten statt. Es wird zwar nur eine max. 3,50 m breite Busspur angelegt, die Moorstraße stellt sich aber in der Realität als breiterer Weg dar. Deshalb ist ein Begegnen von Bus und Radfahrern problemlos möglich. Fußgänger und Radfahrer können zudem problemlos auf den parallel verlaufenden Weg nördlich der verlängerten Moorstraße ausweichen.

Der Zustand der alten Moorstraße im westlichen Abschnitt ist der Stadt Burgdorf bekannt. Eine Sanierung der Fahrbahn steht in nächster Zeit ohnehin an.

Die vorgeschlagene alternative Linienführung kann nicht realisiert werden, da es im Bereich der Saalestraße keine Wendemöglichkeit für Busse gibt. Die Straße ist nicht für solch eine Nutzung geplant und ausgebaut worden. Zudem würde sich durch eine „Schleifenfahrt“ der Busse, die aus Richtung Schillerslage kommen, die Attraktivität dieser Verbindungen verschlechtern, da kurz vor Erreichen des Bahnhofes Burgdorf ein Umweg gefahren werden müsste. Außerdem sind diese Busse besonders morgens mit Schülern so gut gefüllt, dass nahezu keine Personen mehr in der Weststadt zusteigen könnten.

Für den Bereich im Südosten des Baugebietes „Burgdorf Nordwest“ und Heidberg ergäben sich durch diese Lösung keine Verbesserungen im Vergleich zur bestehenden Situation, z.B. in Bezug auf die zurückzulegende Wegelänge zur nächsten Haltestelle. Aufgrund der Fahrzeitverlängerung müsste RegioBus zusätzliches Fahrzeugmaterial und Fahrpersonal einsetzen. Die dadurch entstehenden Kosten können nicht alleine durch Fahrkartenverkäufe gedeckt werden. Die Region Hannover als Besteller und Kostenträger des ÖPNV ist nicht in der Lage, diese Kosten zu tragen.

Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 14.04.2009:

„... vielen Dank für Ihre vorläufige Antwort auf unser Schreiben vom 17.03.2009, in dem wir Ihnen mitgeteilt haben, dass wir – die Anwohner der verlängerten Moorstraße – den Ausbau derselben und eine dort verkehrende Buslinie ablehnen. Aus zahlreichen Gesprächen wissen wir inzwischen, dass viele Menschen aus der ganzen Weststadt unsere Meinung teilen.

Um das Wohngebiet Burgdorf-Nordwest dennoch an den öffentlichen Nahverkehr anzuschließen, haben wir folgenden Alternativvorschlag: Die Buslinien 636 und 639, die aus Schillerslage kommen und zum Bahnhof fahren, könnten das Wohngebiet NW mitbedienen.

Die Fahrtroute sähe dann wie folgt aus¹³: Die Busse aus Schillerslage biegen vom Kreisel in die Weserstraße ein, halten an der vorgesehenen Haltestelle in der Saalestraße, wenden dort und fahren wieder über die Weserstraße aus dem Wohngebiet heraus. Anschlie-

¹³ Anmerkung der Stadt Burgdorf: vergleiche Anlagen 6 und 8.

End setzen die Busse ihre Fahrt wie bisher zum Bahnhof fort. Die Linien 905 und 916 (Birkenweg, Ellerngrund, Lippoltstraße, Mönkeburgstraße) würden wie bisher verkehren.

Dieser Vorschlag wäre eine höchst praktikable Lösung, die für die Stadt und den Linienbetreiber RegioBus völlig kostenneutral ausfallen würde. So würden keine Personalkosten für eine zusätzliche Buslinie (wie von der WGS vorgeschlagen) anfallen. Zudem würden die Kosten für einen Ausbau, für die Sanierung und Instandhaltung weiterer Wege und Straßen entfallen.

Denn wir – die Anwohner der verlängerten Moorstraße – bleiben dabei: Die verlängerte Moorstraße ist für uns Anwohner, aber auch für Familien mit Kindern auf dem Spielplatz, für Hundebesitzer sowie für die vielen Spaziergänger und Radfahrer aus der ganzen Weststadt ein wertvoller Naherholungsraum und ein Stück Lebensqualität. Das muss erhalten werden.

Denn was die Stadtplaner anscheinend übersehen: Schon bald wird vor unseren Haustüren die Umgehungsstraße entlang führen. Und die wird – für alle Anwohner längs der Trasse wohlgemerkt – erhebliche Belastungen mit sich bringen. Nicht zuletzt deshalb ist vielen Menschen hier in der Weststadt die verlängerte Moorstraße so wichtig – ohne Betonpiste und ohne Busverkehr.

Wir sind davon überzeugt, dass Sie unseren praxisorientierten, kostenneutralen Vorschlag und unsere stichhaltigen Argumente sorgfältig prüfen werden und wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie im Ergebnis unserem Antrag zu einer anderen Buslinienführung als über die obere Moorstraße stattgeben.

Den politischen Fraktionen im Stadtrat senden wie dieses Schreiben in Kopie zu.“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Eine Anbindung der Baugebiete „Burgdorf Nordwest“ und „Heineckenfeld“ über die Buslinien 636 und 639 ist aus folgenden Gründen problematisch beziehungsweise unmöglich:

- Die Busse sind bereits sehr gut ausgelastet. Besonders in den Morgenstunden bestünde in der Weststadt so gut wie keine Möglichkeit mehr, in die Busse zuzusteigen.
- Für die Fahrgäste aus Richtung Schillerslage würde sich die Attraktivität der Buslinien verschlechtern, da kurz vor Erreichen des Burgdorfer Bahnhofs ein Zeitverlust durch eine „Schleifenfahrt“ entstehen würde.
- Für die Bereiche im Südosten des Baugebietes „Burgdorf Nordwest“ und „Am Heideberg“, „Am Westende“ bestünde die unzureichende Anbindung an den ÖPNV fort.
- Die Fahrtzeiten der Busse sind so knapp kalkuliert, dass eine Schleifenerschließung negative Auswirkungen auf den Fahrplan hätte. Anschlüsse an die Züge an den Bahnhöfen Burgdorf und Großburgwedel könnten nicht immer erreicht werden. Aufgrund der Fahrtzeitverlängerung wären bei RegioBus weitere Fahrzeuge und Personal erforderlich, um die derzeitige Fahrtenanzahl zu erhalten. Hierdurch entstünden entsprechende Kosten. Diese Kosten können nicht alleine durch Fahrkartenverkäufe gedeckt werden. Die Region Hannover als Besteller und Kostenträger des ÖPNV ist jedoch nicht in der Lage, diese Mehrausgaben zu tragen.

Es wird auch auf die Ausführungen zur Stellungnahme eines Burgdorfer Bürgers vom 09.04.2009 verwiesen.

Leserbrief eines Burgdorfer Bürgers vom 26.04.2009

Wird die grüne Lunge der Burgdorfer Weststadt zerstört?

Vor der Europawahl am 7. Juni 2009 können die Bürgerinnen und Bürger Burgdorfs wieder einmal überprüfen, ob die Absichtserklärungen der Parteien zum Naturschutz hier vor Ort Bestand haben: Ist die Einrichtung einer Buslinie bzw. die Asphaltierung der verlän-

gerten Moorstraße ein großer Schritt zur Zerstörung der einmaligen Tier und Pflanzenwelt in der unmittelbaren Umgebung des große Kiesteichs zwischen der verlängerten Moorstraße und dem Ahrbergenweg durch eine Bebauung, z.B. mit großen Terrassenhäusern? Soll die bisherige Absperrung der verlängerten Moorstraße dann aufgehoben und die Moorstraße zur Durchgangsstraße erklärt werden? Die unmittelbare Vergangenheit lehrt, dass große staatliche Ausgaben wie auch unwiderrufliche Bauprojekte gründlich geprüft sowie öffentlich diskutiert und allen Bürgerinnen und Bürgern und nicht nur den Parteien bzw. der Verwaltung frühzeitig bekannt gemacht werden sollten. Als unmittelbare Anlieger der Moorstraße werden wir jedenfalls die Konsequenzen einer Zerstörung der grünen Lunge der Burgdorfer Weststadt eventuell schon bald hautnah zu spüren bekommen.

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Der Leserbrief, welcher der Stadt Burgdorf auch per E-Mail übersandt wurde, wird zur Kenntnis genommen.

Die Bauleitplanung dient der Vorbereitung der Einrichtung einer Busspur. Hochbauten in Form von Gebäuden werden durch diese Bauleitplanung nicht zulässig. Die Absperrung der verlängerten Moorstraße, um das Befahren mit Pkw zu verhindern, wird sich in Zukunft sogar verbessern. Es werden am westlichen und östlichen Ende Absperrungen vorgenommen, die von Bussen per Funk freigegeben werden können. Es findet keine Zerstörung der Tier- und Pflanzenwelt statt. Lediglich der vorhandene Weg wird auf max. 3,50 m Breite befestigt. In Bereiche des Kiesteiches wird durch die vorliegende Planung nicht eingegriffen.

13 Ergebnis der Einwohnerversammlung Buslinienführung Weststadt am 22.06.2009

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit wurde am 22.06.2009 eine Einwohnerversammlung zum Thema: Buslinienführung Weststadt durchgeführt. Eingeladen dazu wurde über die Internetseite der Stadt Burgdorf sowie über die örtlichen Zeitungen durch Bekanntmachung am 13.06.2009. Einwohnerinnen und Einwohner, welche Stellungnahmen vorgebracht hatten, wurden zudem schriftlich eingeladen.

Im Vorfeld der Einwohnerversammlung sind bei der Stadt Burgdorf zwei Stellungnahmen eingegangen.

Stellungnahme eines Burgdorfer Bürgers vom 18.06.2009:

„... als ich im Herbst 1965 mein Reihenhaus bezog, hatte ich als westlichen Nachbarn noch ein Kornfeld und im Winter kamen Rehe fast an meinen Zaun. Als im selben Jahr Herr [...] dort den Betrieb einer Kieskuhle und eines Mörtelwerkes aufnahm, hatten wir als direkte Nachbarn erheblich unter Lärm- und Staubbelastung zu leiden. Nun ist seit etwa 20 Jahren der Betrieb verlegt worden und zurückgeblieben ist ein Grundwassersee, um den sich im Laufe der Jahre eine grüne Oase mit wertvoller Flora und Fauna naturbelassen entwickelt hat. Man kann durchaus mit Recht von einer „Grünen Lunge“ der Weststadt oder – bei vorherrschendem Westwind – Burgdorfs sprechen.

Vor einigen Jahren ist im Zusammenhang mit dem Baugebiet NW direkt nördlich davon zusätzlich ein breiter Grünstreifen mit Spazierwegen und Kinderspielplatz entstanden. Ich beobachte täglich, wie dieses Naturareal zunehmend von Kindern mit Fahrrädern, Hundebesitzern und einer Vielzahl von gesundheitsbewussten Joggern und Spaziergängern angenommen und genutzt wird.

Nun ist geplant, dieses grüne Paradies mit einer ausgebauten Bus-Verkehrsstraße zu zerschneiden und zu zerstören. Ich bitte den Rat der Stadt Burgdorf diesen Plan **nicht** zu realisieren. Hierzu in Stichpunkten einige Argumente:

- 1.) Für eine Stadt mit hoher Lebensqualität hat stadtnahe Natur absoluten Vorrang vor Busverkehr.
- 2.) Wenn das geplante Baugebiet westlich des ehemaligen Hundeplatzes bezogen ist, macht es Sinn, einen Busverkehr von der Weserstraße über den Ahrbergenweg nach Heebel und dann über die Mönkeburgstraße zum Bahnhof einzurichten.
- 3.) Bis dahin ist es vorzuziehen, die bereits fertige Wendeschleife westlich vom neuen Kindergarten NW zu nutzen und den Bus zur Weserstraße zurück zum Bahnhof zu führen.
- 4.) Die „alte“ Weststadt ist mit der Bushaltestelle Ellerngrund ausreichend versorgt. Ich beobachte seit langem, dass dieser Bus viele Fahrten am Tage fast leer durchführt.
- 5.) Durch die geplante Zusammenlegung zweier Buslinien kann man vielleicht bei RegioBus geringfügig Lohnkosten sparen, die Busversorgung der Bürger wird damit aber eher verschlechtert – längere Fahrzeiten zum Bahnhof. (Für den Rat der Stadt Burgdorf hat Lebensqualität seiner Einwohner absoluten Vorrang vor wirtschaftlichen Interessen der Fa. RegioBus.)
- 6.) Aus stadtplanerischer Sicht würde eine radikale Zerschneidung und Zerstörung eines Grünareals eine ähnliche städtische Baumaßnahme darstellen, die vom Bürger allgemein nicht nachvollzogen werden kann, wie
 - a) die direkte Einleitung einer vierspurigen Brücke in den Kern der Altstadt,
 - b) der neue Bahnhofsvorplatz, wo der Fußgängerstrom in die Stadt durch einen engen Stolperschlauch am Kiosk geführt wird. (Dort können sich noch nicht mal 2 Personen mit Fahrrad begegnen, erst recht nicht 2 Kinderwagen.)
 - c) das gewaltige Brückenbauwerk mit riesigen stadtnahen Flächenverbrauch am Stadteingang bei Schillerslage. Hätte da nicht ein Kreisell oder gar eine Ampelkreuzung ausgereicht? Großburgwedel hat seine Umgehung schließlich auch mit 3 einfachen Kreiseln fertig gestellt.
- 7.) Außer den Straßenbaukosten für die verlängerte Moorstraße wäre gewiss auch noch eine Einzäunung des Kinderspielplatzes erforderlich, um die Kinder nicht durch den Busverkehr zu gefährden. Damit würde aber der jetzt gut angenommene Kinderspielplatz verschandelt werden.

Ich hoffe sehr, dass der Rat der Stadt Burgdorf und auch die Verwaltung den Plan für den Ausbau der verlängerten Moorstraße nochmals überdenkt und **nicht** realisiert.“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

In Bereiche des Kiesteiches wird durch die vorliegende Planung nicht eingegriffen. Ebenso wenig werden Spielplatz und Grünanlagen nördlich der verlängerten Moorstraße beeinträchtigt. Es ist keine Bus-Verkehrsstraße geplant, sondern lediglich eine max. 3,50 m breite Busspur.

Zu 1.) Zu einer hohen Lebensqualität zählt es auch, nicht sämtliche Wege mit dem Pkw zurücklegen zu müssen, sondern stressfrei und abgasarm / umweltbewusst mit dem ÖPNV an sein Ziel zu gelangen. Gerade für sogenannte mobilitätseingeschränkte Personen stellt ein gutes ÖPNV Angebot eine hohe Lebensqualität dar.

Zu 2.) Eine Führung der Buslinie über den Ahrbegenweg ist ausgeschlossen, weil im Zusammenhang mit der Rahmenplanung „Burgdorf Nordwest“ diese Verbindung als Fuß-

und Radwegverbindung bestehen bleiben soll. Zudem verkehren auf dem Ahrbergenweg landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge. Ein Begegnungsfall Bus landwirtschaftliches Fahrzeug ist aufgrund der Breite des Ahrbergenweges nicht möglich. Allenfalls denkbar wäre eine Linienführung neben dem Ahrbergenweg. Allerdings wäre in diesem Fall noch eine Abwägung zu treffen zwischen den Bedürfnissen des ÖPNV und dem Wunsch nach einer unzerschnittenen Landschaft.

Im derzeit in Erarbeitung befindlichen Integrierten Stadtentwicklungskonzept wird vorgeschlagen, auf eine Realisierung des Baugebiets westlich des ehemaligen Hundeplatzes zu verzichten. Es wird vorgeschlagen, mittel- bis langfristig eine Wohnbaulandentwicklung westlich des Baugebietes „Norderneystraße“ zu realisieren und dieses über die „Norderneystraße“ oder die „Langeoogstraße“ anzubinden.

Eine zusätzlich zum Ahrbergenweg herzustellende Verbindung zwischen dem Baugebiet „Heineckenfeld“ und dem mittel- bis langfristig geplanten Baugebiet, würde also in diesem Fall nicht benötigt.

Derzeit stellt sich die Frage nach einer parallelen Verbindung zum Ahrbergenweg ohnehin nicht, da für eine solche Lösung zunächst die genannten Baugebiete westlich der „Norderney-“ und „Langeoogstraße“ entwickelt werden müssten. Dies passiert auf absehbare Zeit jedoch nicht, so dass eine Linienführung über den Ahrbergenweg oder parallel zu diesem (zunächst) längerfristig keine Baugebiete erschließen würde. Insofern kann nicht Jahre vielleicht auch Jahrzehnte gewartet werden, bis eine Buslinie das Baugebiet „Heineckenfeld“ erschließt.

Zu 3.) Eine Wendemöglichkeit im Bereich des Kindergartens besteht nicht. Die Flächen sind nicht dafür dimensioniert worden, um dort mit einem Bus wenden zu können.

Zu 4.) Die „alte“ Weststadt ist mit der Bushaltestelle Ellerngrund nicht ausreichend versorgt. Gerade für Bewohner im Bereich Heidberg / Am Westende sind die Wege zu dieser Bushaltestelle weit. Für die Bewohner im Baugebiet Nordwest besteht derzeit überhaupt keine, in annehmbarer Entfernung gelegene, Bushaltestelle (500 m Radius).

Zu 5.) Es entstehen durch die Verlängerung der Buslinie keine Fahrtzeitverlängerungen für die Ein- und Aussteiger an den bestehenden Haltestellen. Morgens werden die Haltestellen im Bereich Lippoldstraße als letzte angefahren, so dass für die Fahrgäste entsprechend kurze Fahrtzeiten zum Bahnhof entstehen. Nachmittags werden diese Haltestellen als erste bedient. (vgl. Anlage 1)

Zu 6.) Durch eine max. 3,50 m breite Busspur, die z.B. in Form von zwei Betonspuren, die durch einen Schotterrasen getrennt sind, hergestellt werden kann, und die Anlage von maximal zwei Bushaltestellen wird kein Grünareal zerstört und die Grünfläche nur in geringem Ausmaß beeinträchtigt.

Zu 7.) Der Kinderspielplatz ist bereits zur Moorstraße durch einen Zaun abgegrenzt.

Die weiteren Ausführungen des Bürgers beziehen sich nicht auf dieses Bauleitplanverfahren.

Stellungnahme einer Burgdorfer Bürgerin vom 22.06.2009:

„... Wenn lediglich ein Bus für die Wegstrecke „Burgdorf-West“ und Burgdorf „Nord-West/Heineckenfeld“ eingesetzt wird, ist m. E. die Wegstreckenführung über die „Verlängerung Moorstraße“ notwendig.

Das Busangebot wird mit Sicherheit nur genutzt werden, wenn tatsächlich eine Zeiterparnis gegenüber einem Fußweg zum Bahnhof eintritt; ich selbst benötige beispielsweise 20 Minuten von der Haustür (Okerweg) zum Bahnhof Burgdorf. Bei einer „Rundreise“ wegen eines Wendehammers im Heineckenfeld zurück über den Kreisel „Weserstraße-

Schillerslager Straße“ und weiter in den Stadtteil Burgdorf-West“ wäre kein Zeitvorteil gegenüber einem Fußmarsch gegeben.

Alternativ schlage ich eine Busführung parallel zum Ahrbergenweg¹⁴ bis zum geplanten neuen Supermarkt (auf dem bisher für eine weitere Schule frei gehaltenen Grundstück zwischen Ahrbergenweg und Mönkeburgstraße) vor. Von hier aus könnte der Bus die Schleife über den Ellerngrund fahren und anschließend den Bahnhof ansteuern.

Für die in der Weststadt wohnenden Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums Burgdorf und der Realschule wäre es wünschenswert, wenn diese ohne am Bahnhof in einen bereits gut gefüllten Bus umsteigen zu müssen, auf direktem Weg zu ihrer Schule gebracht werden könnten (Streckenführung: Nord-West - Weststadt - Innenstadt- Südstadt). Wenn dieser Schulbus bereits in Schillerslage starten könnte, stünde gleichzeitig den Schillerslager SchülerInnen ein verbessertes Verkehrsnetz zur Verfügung.

Ich würde mich freuen, wenn Sie meine Ausführungen in die Diskussion und Planungen mit einfließen lassen würden.

P.S.: Für die Anwohner nahe des ehemaligen Hundevereins (und Bauabschnitt „Heineckenfeld III“) wäre eine weitere Bushaltestelle am Kreuz „Moorstraße/Heineckenfeld/Ahrbergenweg“ wünschenswert.“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Es entstehen durch die Verlängerung der Buslinie keine Fahrtzeitverlängerungen für die Ein- und Aussteiger an den bestehenden Haltestellen. Morgens werden die Haltestellen im Bereich Lippoldstraße als letzte angefahren. Hierdurch entstehen für die Fahrgäste entsprechend kurzen Fahrtzeiten zum Bahnhof. Nachmittags werden diese Haltestellen als erste angefahren (vgl. Anlage 1). Die längste Fahrtdauer von allen Haltestellen zum Bahnhof beträgt laut Auskunft von RegioBus ca. 12 Minuten.

Eine Buslinienführung über den Ahrbergenweg wird nicht verfolgt. Für Bewohner im südöstlichen Bereich des Baugebietes Nordwest sowie „Am Heidberg“ und „Am Westende“ würde sich hierdurch keine Verbesserung des ÖPNV Angebotes ergeben. Der Ahrbergenweg soll gemäß der Rahmenplanung „Burgdorf Nordwest“ als Fuß- und Radweg erhalten werden. Der Bus würde entlang des Ahrbergenweges auch keine Baugebiete erschließen (zumindest nicht auf der Westseite des Weges). Für einen sinnvollen Einzugsbereich sollte der Bus besser durch Straßen führen, die beidseitig bebaut sind.

Die Lage der neuen Bushaltestellen steht noch nicht abschließend fest. Derzeit ist eine Haltestelle in der Nähe des Kinderspielplatzes bzw. der Straße „Am Heidberg“ sowie eine im nördlichen Bereich der Saalestraße geplant.

Im Folgenden ist das Protokoll der Einwohnerversammlung abgedruckt.

Protokoll der Einwohnerversammlung Buslinienführung Burgdorf Weststadt am 22. Juni 2009 von 19:30 - 21:30 Uhr:

Ca. 100 Bürgerinnen und Bürger waren anwesend.

Zur Information und Diskussion standen zur Verfügung:

- Herr Baxmann (Bürgermeister der Stadt Burgdorf),
- Herr Trappmann (Stadt Burgdorf Fachbereichsleiter 3.1 – Stadtplanung, Bauordnung, Umwelt),

¹⁴ Anmerkung der Stadt Burgdorf: siehe Anlage 7.

- Herr Herbst (Stadt Burgdorf Fachbereichsleiter 3.2 – Tiefbau, Straßen, Grünflächen),
- Frau Behncke (Stadt Burgdorf Abteilungsleiterin Stadtplanung),
- Herr Joos (Stadt Burgdorf Abt. 61 - Stadtplanung)
- Herr Lorenzen (Region Hannover),
- Herr Wilkening (RegioBus).

Zu Beginn begrüßt Herr **Bürgermeister Baxmann** die Gäste. Danach stellt **Herr Joos** den Ablauf der Veranstaltung vor (siehe Anlage 11). Im Folgenden präsentiert **Herr Lorenzen** die Nahverkehrsplanung der Region Hannover. Der Nahverkehrsplan (NVP) wird ca. alle fünf Jahre von der Region unter breiter Beteiligung insbesondere der Kommunen erarbeitet. Der NVP wird von der Region beschlossen. RegioBus ist eine der ausführenden Gesellschaften der Beschlüsse zum NVP. Im Nahverkehrsplan 2003 lag der Schwerpunkt auf den Busnetzen der Mittelzentren wie z.B. Burgdorf. Die geplante Linienführung ist in gemeinsamer Arbeit zwischen Region, RegioBus und Stadt Burgdorf entstanden. Es ist mindestens eine stündliche Anbindung an den Bahnhof Burgdorf vorgesehen.

Herr Wilkening stellt die vorgesehene Linienführung und den geplanten Fahrplan vor (Anlage 1).

Frau Malz erkundigt sich, ob RegioBus ein selbstständiger Betrieb oder im Besitz der Region Hannover sei.

Herr Lorenzen antwortet, dass RegioBus eine GmbH sei. Die Region Hannover sei Mehrheitsgesellschafter. Dies heiße, dass die Region auch für die Kosten aufkomme.

Frau Roth fragt, warum die Linie 905 in Verknüpfung mit der Linie 906 (Verbindung Weststadt Südstadt) erst ab 9:00 Uhr verkehre, obwohl es Schüler und Jugendliche gebe, die zum Gymnasium in der Südstadt fahren möchten.

Herr Wilkening erwidert, dass die Linienverknüpfung 905 und 906 in erster Linie für den Freizeitverkehr ausgelegt sei. Insbesondere sollte die Verbindung in die Innenstadt für den Einkauf verbessert werden. Die genannte Verknüpfung sei so 2004 eingeführt worden, weil es vorher nicht genügend Nachfrage für die Fahrten außerhalb des Berufs-/Schülerverkehrs auf der Linie 905 gegeben habe. Ein Ziel sei auch gewesen, eine direkte Verbindung zur Innenstadt ohne fußläufige Durchquerung des Bahnhoftunnels und Umsteigen zu schaffen. Für die Schüler bestehe morgens ein Einsatzbus, welcher auf der Bahnhofswestseite starte und direkt zum Schulzentrum in der Südstadt fahre.

Herr Klaproth fragt, ob es schon Bushaltestellen für die neue Linie gebe?

Daraufhin nennt **Herr Wilkening** die Haltestellen im „Heineckenfeld“, eine in der Nähe der Straße „Am Heidberg“ und die vorhandene Haltestelle am Ellerngrund.

Herr Herbst ergänzt, dass Hochborde für die künftigen Bushaltestellen eingerichtet worden seien bzw. vorgesehen sind.

Herr Schacht erklärt, dass es früher die politische Einigung gegeben habe, dass eine Erschließung über die Moorstraße verhindert werden sollte. Dies sei seinerzeit im B-Plan mittels der Festsetzung „Grünfläche“ im Bereich der Moorstraße ausgeschlossen worden. Die verkehrliche Erschließung sollte nur über die Weserstraße erfolgen. Er fragte, wieso die damalige Planung nicht mehr verfolgt und die Moorstraße als ökologisch wertvoller Grünstreifen beeinträchtigt würde.

Herr Herbst erwidert, dass es damals noch keine Planungen für die Entwicklung und Erschließung über Nordwest (B-Plan Nr. 0-71) hinaus gegeben habe. Daher habe damals auch noch kein Bedarf für eine Buslinie im Nordwesten der Stadt bestanden. Heutzutage

gebe es mehr Bedarf und überdies werde mit der Buslinie auch das Ziel verfolgt, mehrere Gebiete an den ÖPNV anzuschließen.

Herr Ahrens führt aus, dass es Ziel sein sollte, auch den ÖPNV über den bestehenden Kreisverkehr zu bündeln. Weil die Situation heute vollkommen anders als früher sei, sollte die Verkehrsplanung grundsätzlich neu überdacht werden.

Herr Bürgermeister Baxmann erläutert, dass die derzeitige Planung auch für die noch zu realisierenden Baumaßnahmen der Rahmenplanung für Nordwest erfolge. Die ursprüngliche Planung (B-Plan Nr. 0-71) sei an der Realität vorbeigegangen. Damit gebe es andere Rahmenbedingungen, auf die reagiert würde.

Danach stellt **Frau Ahrens** die Frage, wieso seinerzeit nur diejenigen Anwohner über eine eventuelle Buslinienführung auf der verlängerten Moorstraße informiert worden seien, die als letzte in das Baugebiet Nordwest gezogen seien.

Herr Bürgermeister Baxmann erklärt, dass früher die Moorstraße noch nicht als Verbindung für den ÖPNV eingeplant gewesen sei. Dies sei erst später erfolgt. Es sei früher nur versprochen worden, dass keine Erschließungsstraße für Pkw errichtet würde.

Herr Klaproth erkundigt sich, wie berücksichtigt worden sei, dass Kinder in der Nähe spielen. Es gebe einen Spielplatz, einen Bolzplatz und überdies sei die Moorstraße auch Schulweg. Außerdem fragt er, ob eine Tempo-30-Regelung für den Bus vorgesehen sei.

Herr Bürgermeister Baxmann stellt heraus, dass diese Belange natürlich bei der Planung berücksichtigt worden seien. Er schlug vor, dass zuerst die weitere Präsentation mit den Alternativrouten der Anwesenden betrachtet werden sollte, bevor über die konkreten Linienführungen diskutiert werden sollte.

Frau Klaproth fragt, wie der Bus aus Schillerslage verkehren würde. Sie möchte wissen, ob diese Buslinie alternativ genutzt werden könnte.

Herr Wilkening antwortet, dass die verkehrenden Busse aus Schillerslage schon stark ausgelastet seien und es fraglich sei, ob wirklich weitere Personen in der Weststadt ansteigen könnten. Daher sollten die Baugebiete Nordwest und Heinekenfeld nicht von dieser Buslinie passiert werden. Zudem verlöre die Buslinie für Fahrgäste aus Schillerslage und weiter entfernt liegenden Ortschaften an Attraktivität, da sich für diese die Fahrtzeit zum Bahnhof Burgdorf verlängere.

Es wurde die Frage aus dem Publikum gestellt, wie die neue Buslinie genau verkehren würde.

Herr Wilkening erläutert daraufhin die Linienführungen der Linien aus Schillerslage kommend und die geplante Buslinie zur Erschließung der Baugebiete Nordwest und „Heineckenfeld“ (Anlagen 1, 4 und 10).

Herr Dr. Zielonka führt aus, dass der Vorschlag gemacht worden sei, eine neue Buslinienführung von Hänigsen über Weferlingsen, Otze und „Burgdorf Nordwest“ einzuführen. Diese Linie könnte das Baugebiet „Heineckenfeld“ mit erschließen. Zugleich könnte die jetzige Linienführung 905 erhalten werden. Er erkundigt sich, wie diese Möglichkeit eingeschätzt würde.

Herr Lorenzen erwidert, dass dieser Antrag auch an ihn weitergeleitet worden sei und geprüft würde. Jedoch erscheine eine zusätzliche Buslinie als zusätzliche Leistung wegen der damit einhergehenden zusätzlichen Kosten tendenziell eher unrealistisch.

Herr Stonberg fragt, wie verhindert werden soll, dass durch die Planung keine Durchgangsstraße entsteht.

Herr Wilkening erklärt, dass herausfahrbare Poller installiert würden, sodass die Durchfahrt der Moorstraße nur für Busse ermöglicht würde.

Herr Schulz führt aus, dass doch eine Wendemöglichkeit im Bereich Saalestraße gegeben sei und damit eine andere Linienführung möglich sei. Daher habe er kein Verständnis für die Inanspruchnahme der Moorstraße. Im Jahr 2002 habe es zwar zum NVP 2003 eine Beratung im Verwaltungsausschuss gegeben, aber keinen Beschluss. Es habe immer wieder Widerstand gegeben, weil ein Biotop zerstört werden würde. Weiterhin würde die Moorstraße als Erholungsgebiet genutzt und es gebe dort außerdem einen Spielplatz. Daher sei die vorgeschlagene Variante der WGS eine bessere Lösung.

Herr Bürgermeister Baxmann bestätigt, dass es damals diese Diskussion gegeben habe. Es sei aber niemals ausgeschlossen worden, dass evtl. eine neue Buslinie eingerichtet würde.

Herr Gessert bezieht sich auf die Aussage von Herrn Lorenzen, wonach die Nahverkehrsplanung von einem Zeitraum von fünf Jahren ausgehe. Er möchte wissen, ob aktuelle Fahrgastzahlen vorlägen. Er ist der Auffassung, dass ein zusätzlicher Bus kaum genutzt werde.

Herr Lorenzen stimmt zu, dass die Linie 905 nicht so gut ausgelastet sei. Es habe Untersuchungen gegeben, bei denen diese Linie nicht gut abgeschnitten habe. Wenn aber nur nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten entschieden würde, müsste die Linie gegebenenfalls abgeschafft werden. Allerdings werde diese Verbindung weiterhin zum Wohle der Bürger aufrecht erhalten. Eine Änderung der Linienführung habe auch das Ziel, die Fahrgastzahlen und die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.

Herr Bürgermeister Baxmann verdeutlicht, dass darüber nachgedacht werden könne, die Linie aufzugeben, falls dies von der Mehrheit gewollt würde.

Frau Niehorst teilt mit, dass sie in Nordwest wohne und zwei Kinder habe, die zum Gymnasium müssten. Die derzeitigen Bushaltestellen seien schlecht erreichbar. In diesem Winter hätten die Kinder wegen der Kälte mit dem Auto gefahren werden müssen. Diese Situation sei so nicht tragbar und müsse angegangen werden.

Herr Schulz unterstreicht die Argumentation von Frau Niehorst. Er führt weiterhin aus, dass die Moorstraße nicht ausgebaut werden sollte. Es sollte aber, insbesondere aufgrund des Mobilitätsbedarfs älterer Menschen, eine neue Haltestelle Am Heidberg errichtet werden.

Herr Ritter fragt, ob es nicht wegen der geringen Auslastung denkbar sei, kleinere Busse einzusetzen.

Herr Wilkening erwidert, dass Regiobus einen modernen Fuhrpark besitze. Dazu zählen aber keine kleineren Busse, da diese keine geringeren Schadstoffwerte aufwiesen. Außerdem seien diese weder billiger noch leiser als die eingesetzten größeren Fahrzeuge. Die höchsten Kosten verursache das Personal. Die Personalkosten seien bei einem kleineren Bus identisch mit denen eines „Standardbusses“.

Herr Ahrens führt aus, dass es sicherlich einen Bedarf gebe. Aber es dürfe nicht so verfahren werden, dass versucht werde, durch ein neues Angebot die Nachfrage zu schaffen. Es sollten die tatsächlichen Bedarfe ermittelt werden und mit einfacheren Mitteln gearbeitet werden, wie mit einer zentralen Bushaltestelle und einer Wendemöglichkeit zurück zur Weserstraße.

Herr Bürgermeister Baxmann teilt mit, dass im Folgenden Alternativen vorgestellt würden. Eine Diskussion über die Linien sollte erst danach geführt werden. Aber es sei wichtig, sich im Klaren darüber zu sein, dass es sich hierbei um ein öffentliches Vorhaben handele. Wenn nur nach wirtschaftlichen Aspekten geurteilt werde, müssten auch andere öffentliche Einrichtungen geschlossen werden, wie z.B. die Stadtbibliothek und das Freibad.

Danach beginnt **Herr Joos** mit der Präsentation der bestehenden Buslinien und erläutert die von den Einwohnern eingereichten Alternativenvorschläge (vgl. Anlagen 6 und 7)

Frau Fischer erklärt, dass sie auch in Nordwest wohne. Sie fragt, wie der Fahrradverkehr bei der Planung für die Buslinie berücksichtigt würde. Weiterhin möchte sie wissen, wie breit die Straße sein müsse, damit Bus und Radfahrer in beide Richtungen fahren könnten.

Herr Joos antwortet, dass die geplante Busspur eine Breite von 3,50 Meter aufweisen würde. Daher könnten sich Radfahrer und Bus gefahrlos begegnen. Überdies verkehre der Bus überwiegend nur zweimal in der Stunde mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Durch die Planung würde außerdem der Spielplatz flächenmäßig nicht berührt.

Eine Einwohnerin aus dem Publikum fragt, wie Kinder und Jugendliche geschützt werden könnten, da in unmittelbarer Nähe ein Spielplatz sei.

Herr Bürgermeister Baxmann erklärt, dass es wichtig sei, diesen Aspekt Ernst zu nehmen. Dann weist er darauf hin, dass es in Burgdorf auch Spielplätze im Zentrum gebe. Dort bestehe auch keine erhöhte Gefahr. Daher sei der besagte Spielplatz vermutlich der sicherste in Burgdorf.

Ein Einwohner aus dem Publikum erkundigt sich, wie die Poller bedient würden.

Herr Wilkening antwortet, dass die Busse über ein Fernbedienungssystem verfügten, das es ermöglicht, den Poller hoch- und herunterzufahren. Dies geschehe automatisch über ein GPS-Signal, sobald der Bus einen Meldepunkt erreicht habe. Es sei zudem eine manuelle Betätigung möglich, sofern es zu einer Störung kommen sollte.

Anschließend fährt **Herr Joos** mit der Präsentation fort und zeigt die Alternativen.

Herr Schulz verweist auf die Alternative Rot der eingereichten Unterlagen (siehe Anlage 6) und die darin genannte Linienführung. Er führt aus, dass der Alternativvorschlag der WGS schneller und kostengünstiger sei als der Vorschlag der Region/RegioBus/Stadt Burgdorf. So könnte der Bus öfter verkehren als beim geplanten Streckenverlauf. Nur der Wendeplatz müsste neu gestaltet werden.

Herr Wilkening erklärt zunächst, dass der Wendeplatz an der Saalestraße weder für einen Linien- noch für einen Gelenkbus ausreichen würde. Zur Linienführung führt er an, dass mit der vorgeschlagenen Linienführung der WGS eine Zuanbindung nicht mehr möglich sei. Außerdem würde die direkte Verbindung zur Innenstadt gekappt.

Herr Flütter stellt heraus, dass er keine doppelte Belastung (in Hinblick auf die Ausführung von Herrn Schulz) möchte, insbesondere wenn die Auslastung gering sei. So gebe es keinen Vorteil. Außerdem würde der mittige Bereich vom Stadtteil Nordwest (an der bestehenden Moorstraße – zwischen Saalestraße und Ellerngrund) nicht versorgt werden. Durch die Einrichtung der Busspur an der Moorstraße wäre eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion gering, weil weiterhin der Gehweg fortbestünde. Außerdem sei der Verkehr früher deutlich stärker gewesen, als es noch den Hundeplatz gab. Im Gegensatz dazu würde der Verkehr durch die Buslinie nicht so stark zunehmen.

Herr Lorenzen antwortet auf die Ausführungen von Herrn Schulz: Die Linie 905 bliebe so, wie sie heute ist. Er stimme zu, dass eine zusätzliche Linie aus Schillerslage verkehrlich sinnvoll aber auch problembehaftet sei. Herr Lorenzen zeigt eine Folie (Anlage 5) zum Vergleich der Varianten und führt weiter aus: Die Erschließung wäre bei beiden Varianten ähnlich. Allerdings sei die Anbindung an die Innenstadt bei der WGS-Variante schlechter. Es entstünden bei der WGS-Variante Kosten für ein zusätzliches Fahrzeug, das zur Umsetzung benötigt würde, sowie für das entsprechende Personal. Für die Umsetzung der WGS-Variante müsste außerdem die Wendemöglichkeit ausgebaut werden.

Darauf entgegnet **Herr Schulz**, dass durch die Verringerung der Taktung weniger Wartezeiten entstünden. Dies habe eine Reduktion der Kosten zur Folge.

Herr Lorenzen widerspricht und wiederholt seine Aussage, dass ein zusätzlicher Bus zur Umsetzung angeschafft werden müsse. Zudem würde sich die Fahrtzeit aus der Innenstadt in die Weststadt erhöhen, da zuerst am Busbahnhof umgestiegen werden müsse. Auch sei die Zusanbindung nicht mehr gegeben. Eine Frau aus dem Publikum fragt, ob es möglich sei, dass der Bus aus Großburgwedel die verkehrliche Anbindung sicherstellen könne.

Herr Lorenzen erwidert, dass diese Option grundsätzlich denkbar sei. Jedoch wäre mit der Änderung dieser Linienführung ein Attraktivitätsverlust verbunden, denn die Passagiere, die von Großburgwedel nach Burgdorf fahren würden, müssten kurz vor Erreichen des Ziels einen Umweg in Kauf nehmen. Weiterhin würde die angesprochene Linie eine Verbindungsaufgabe einnehmen und sich daher schlecht für Umwege eignen. Im Folgenden erläutert **Herr Lorenzen** die Unterschiede und Vorzüge der geplanten Linienführung mit der WGS-Variante (Anlage 5). Insgesamt würde die geplante Variante mehr positive Aspekte aufweisen. Sie wäre einerseits wirtschaftlicher und würde andererseits einen größeren verkehrlichen Nutzen erbringen als die von der WGS vorgeschlagene Lösung.

Herr Bürgermeister Baxmann ergänzt hierzu, dass die Kosten der geplanten Variante - mit Ausnahme der Ausbaurkosten für die Moorstraße - von der Region Hannover übernommen würden. Es gäbe eine positive Tendenz der Region zu dieser Linienführung. Im Gegensatz hierzu müsste die Stadt für den Wendeplatz, der bei der Alternative der WGS erforderlich wäre, selber aufkommen und die Region Hannover davon überzeugen, eine weitere Buslinie einzuführen. Dies erscheine sehr unrealistisch, wenn man bedenke, dass derzeit große Sparbemühungen vorgenommen werden und sogar der sogenannte Kurvenzug samstagsnachts und sonntags auf der Streichliste der Region stehe. Herr Baxmann gibt zu bedenken, dass Wünsche für eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes die Politiker in der Regionsversammlung nicht nur aus Burgdorf erreichten.

Frau Ahrens äußert, dass der Aufwand gegenüber dem tatsächlichen Bedarf überwiege. Weiterhin gehe mit der Busspur ein Stück Lebensqualität für die Anwohner verloren, weil insbesondere Jogger und Hundebesitzer die Moorstraße für ihre Bedürfnisse nicht mehr als Naherholungsgebiet nutzen könnten.

Herr Bürgermeister Baxmann stimmt zu, dass dies ein legitimes Anliegen sei, das er verstehen könne. Aber es müssten auch andere Gruppen mit ihren Interessen von der Stadt bedient werden. Grundsätzlich sei eine Siedlungserweiterung immer problematisch für die Bewohner der Randlagen, weil so ihr Zugang zur Natur und die damit verbundene Naherholungsfunktion erschwert würde. Diese Problematik müsse berücksichtigt werden. Allerdings müsse generell akzeptiert werden, dass die Stadt sich erweitere.

Herr Wilkening ergänzt, dass die Erholungsfunktion durch die neue Buslinie auch einem größeren Personenkreis zugänglich gemacht werde.

Herr Hartmann stellt heraus, dass es Ziel sein solle, den Individualverkehr zu reduzieren. Somit sei die Buslinie zu unterstützen.

Herr Prof. Schmitt-Ott spricht mit Bezug auf die benachbarte Kiesteichfläche die Funktion der „grünen Lunge“ an und befürchtet, dass infolge der Einrichtung der Busspur auch eine Siedlungserweiterung südlich der Moorstraße vorbereitet würde. Die planungsrechtliche Absicherung der Busspur würde diese Gefahr erhöhen.

Herr Trappmann erwidert, dass mit der Einrichtung der Busspur keine Erschließung für ein neues Baugebiet geplant würde. Natürlich könne nie ausgeschlossen werden, dass eine Siedlungserweiterung stattfände – auch ohne die Einrichtung der Busspur. Dies setze allerdings voraus, dass die Mehrheit des Rates dies wünsche.

Herr Prof. Schmitt-Ott fragt, ob auch der Bestand der betroffenen Fauna und Flora untersucht würde.

Darauf antwortet **Herr Trappmann**, dass bei jeder Planung eine Bestandaufnahme erfolge. Es würden weiterhin Naturschutzbehörden und Umweltverbände im Verfahren der Bauleitplanung beteiligt, sodass sie sich zu den ökologischen Aspekten äußern könnten. Wenn besonders geschützte Arten in einem Gebiet vorkämen, könnte dieser Umstand eine Planung auch gegebenenfalls unmöglich machen.

Herr Bock kritisiert, dass der vorhandene Fuß- und Radwegweg entlang der Moorstraße infolge seines Streckenverlaufs schlecht benutzbar sei.

Herr Bürgermeister Baxmann erläutert, dass es auch andere Streckenalternativen zur Moorstraße gebe, die über eine bessere Qualität verfügten. Daher seien auch fahrradfreundlichere Verbindungen gegeben.

Herr Bublitz erläutert, dass er früher Mitglied des Rates der Stadt gewesen sei und es früher schon Diskussionen über die Moorstraße gegeben habe. Dieser Bereich entlang der Kiesgrube stelle sich relativ naturnah dar. Allerdings sei es auch wichtig, den Heidberg mit dem ÖPNV anzuschließen. Er ist der Meinung, dass die von der Region/RegioBus/Stadt Burgdorf vorgeschlagene Variante weiter verfolgt werden sollte.

Herr Klaproth erkundigt sich, wie eine 3,50 m breite Busspur an der Moorstraße gestaltet werden könnte.

Herr Herbst erläutert, dass es einen gesonderten Beschluss über die technische Ausgestaltung der Spur geben werde. Es seien zwei Betonspuren mit einer jeweiligen Breite von etwa einem Meter geplant. Der Bereich zwischen den Spuren solle mit Schotterrasen versehen werden, damit sich dort Gras entwickeln könne. Der im Bebauungsplan ausgewiesene Bereich zeige das komplette Flurstück der Moorstraße. Die Stadt benötige jedoch lediglich die angesprochenen 3,50 m Breite bei der Errichtung einer Busspur. Neben der Spur sei noch Platz vorhanden, der z.B. von Fußgängern genutzt werden könne. Herr Herbst weist nochmals darauf hin, dass in der Hauptverkehrszeit maximal drei Busse in der Stunde über die Moorstraße verkehren würden. Letztendlich sei es aber die Entscheidung der Politik, die zu beschließen habe, ob und wie alles ausgestaltet werden solle.

Herr Flütter meldet sich zu Wort und sagt, dass der Busverkehr insgesamt relativ gering sei. Daher könnten auch Radfahrer größtenteils die Busspuren nutzen. Für Fußgänger bestünde weiterhin die Option, den geschlängelten Fußweg zu nutzen.

Herr Pötsch äußert die Meinung, dass der Bedarf für eine Buslinie nicht nur durch Zahlen berechnet werden könne. Es sei auch besonders der Fragestellung nachzugehen, inwieweit die Umsetzung der Buslinie mit einem Verlust von ökologischen Werten sowie einem wichtigen Bereich für die Erholung verbunden sei. Seiner Meinung nach seien die

Ansprüche der Anwohner stärker zu berücksichtigen, da diese schließlich auch die Zielgruppe der Planung seien. Für ihn sei es fraglich, inwieweit tatsächlich ein Bedarf bestünde und dieser heutzutage ermittelt werden könne. Er schlug vor, dass über eine Vertagung des Themas nachgedacht werden solle.

Im Folgenden fügt **Herr Malz** hinzu, dass er es für vernünftig halte abzuwarten, bis die Entwicklung Nordwest nach Heeßel abgeschlossen sei, weil dann auch der zukünftige Bedarf ermittelt werden könne, sobald alle Grundstücke der umliegenden Baugebiete verkauft worden seien.

Herr Trappmann führt daraufhin aus, dass z.B. durch den demographischen Wandel der Verkauf der Baugrundstücke derzeit langsamer erfolgen würde. Dies betreffe auch die angesprochenen Gebiete. Eine vollständige Umsetzung der im Rahmenplan „Burgdorf Nordwest“ vorgesehenen Bebauung würde sich noch über Jahrzehnte hinziehen. Bei einem Abwarten sei aber auch zu berücksichtigen, dass diejenigen, die derzeit von der Buslinie profitieren würden, ebenfalls eine längere Zeit warten müssten. Außerdem haben Stadt und Region einen öffentlichen Versorgungsauftrag (auch für wenige Fahrgäste), dem nachgekommen werden müsse.

Herr Bürgermeister Baxmann stellt heraus, dass Familienfreundlichkeit ein wichtiges Ziel Burgdorfs sei. Dazu gehöre auch ein angemessenes ÖPNV-Angebot. Es sei verständlich, dass Anlieger als Betroffene eine andere Auffassung vertreten könnten und das Projekt ablehnen würden. Es sei aber auch festzuhalten, dass es Menschen gebe, die dem Vorhaben positiver gegenüber eingestellt seien, weil ihnen eine neue Buslinie zu Gute kommen würde.

Herr Ahrens fragt, ob diese neue Anbindung wirklich gebraucht werde. Seiner Meinung nach sei der Bedarf in neun von zehn Fällen nicht vorhanden. Grundsätzlich sei die derzeitige Linienführung auch schon schlecht ausgelastet und schlecht angelegt, sodass die Anwohner stärker das Fahrrad nutzen würden. Dies sei auch ein Indiz für ihn, dass der Bus nicht gebraucht werde.

Herr Bürgermeister Baxmann erwidert, dass diese Meinung in der heutigen Versammlung kein ungeteiltes Echo finde und auch schon andere Meinungen geäußert worden seien.

Frau Nebel äußert die Meinung, dass grundsätzlich eine Verbindung in die Südstadt sinnvoller sei, als die vorgeschlagenen Routen. In diese Richtung gebe es mehr Ziele, die von der Weststadt aus nachgefragt würden. In diesem Zusammenhang sei v.a. das Schulzentrum zu nennen. Sie führt aus, der Bedarf für eine Busverbindung zum Schulzentrum in der Südstadt sei da, aber die Schüler führen nicht mit dem Bus, da das Angebot fehle.

Herr Wilkening äußert, dass gerne ein Antrag auf Einrichtung einer „Schul-“ Busverbindung Weststadt Südstadt gestellt werden könne und dieser dann auch genauer geprüft werde.

Frau Nebel fragt nach den derzeitigen Verbindungen zum Schulzentrum.

Herr Wilkening antwortet, dass zuerst zum Burgdorfer Bahnhof gefahren werden müsse. Dort könne dann in einen Bus in die Südstadt umgestiegen werden. Eine direkte Verbindung der Linie 905 vor 9 Uhr sei seiner Meinung nach denkbar. Jedoch müsste tatsächlich genügend Nachfrage bestehen. Je größer der Bedarf sei, desto größer sei vermutlich auch die Unterstützung der Region.

Jemand aus dem Publikum teilt mit, dass dieser Umstieg am Bahnhof keine gute Lösung sei. Daher sollte „ganz oder gar nicht“ geplant werden. Die Kinder lehnten die Busse ab und führen mit dem Rad.

Frau Schulte fragt, ob der Bedarf des in Bau befindlichen Kindergartens in Nordwest mit eingerechnet worden sei.

Herr Ahrens führt aus, dass eine Verbindung zum im Bau befindlichen Kindergarten nicht mehr notwendig sei und es nun zu spät sei, da die Kinder im Baugebiet Nordwest aus dem Kindergartenalter herausgewachsen seien. Früher seien die Kinder i.d.R. mit dem Auto zum Kindergarten nach Schillerslage gebracht worden. Es gebe einfach keinen Bedarf für einen Bus.

Herr Prof. Schmitt-Ott erkundigt sich, ob ein Rufbus eine Alternative für eine feste Linie sein könne. Eine solche Möglichkeit gebe es auch in anderen Städten.

Herr Lorenzen erklärt, dass es bedingt durch den Schüler- und Berufsverkehr täglich sogenannte Verkehrsspitzen gebe. Diese Werte seien grundsätzlich bei Verkehrsplanungen im besonderen Maße zu berücksichtigen. Ein Pausieren der Busse zwischen den Zeiten außerhalb der Spitzenwerte sei grundsätzlich möglich. Das Problem sei aber, dass die Betriebskosten größtenteils von den Personalkosten verursacht würden. Somit würde eine Verringerung der Taktung die Betriebskosten nicht so stark reduzieren. Außerdem sei die Planung von Fahrplänen durch diese speziellen Regelungen schwieriger aufeinander abzustimmen. Weiterhin führt Herr Lorenzen aus, dass eine Zusammenlegung der Buslinien 905 und 906 grundsätzlich denkbar sei, um so eine direkte Verbindung in die Weststadt zu ermöglichen. Allerdings bestünde dann weiterhin das Problem, dass die Mindestbedienung, also die maximale Entfernung von 300-500 Meter Fußweg zu einer Bushaltestelle, in der Weststadt (speziell im Nordwesten und „Heineckenfeld“) nicht ermöglicht werde. Dies sei ein wichtiges Kriterium, welches den Handlungsbedarf begründe.

Herr Kauther erkundigt sich nach dem Busfahrplan, insbesondere am Wochenende.

Herr Lorenzen erläutert, dass geplant sei, dass der Bus zwischen 5:30 Uhr und 9:00 Uhr zweimal in der Stunde einen Rundkurs fahren solle. Zwischen 9:00 Uhr und 13:30 Uhr sehe die Planung zwei Fahrten in beiden Richtungen vor. In der Spitzenzeit ab 13:30 seien drei Fahrten geplant. Am Samstag verkehre der Bus zwischen 9 Uhr und 14 Uhr und sonntags seien keine Fahrten geplant.

Herr Schacht stellt heraus, dass er die Buslinienführung über den Ahbergenweg (Anlage 7) mit den angegebenen Stationen befürworten könne. So könne er seine Glaubwürdigkeit erhalten, da er sich früher im Rat immer gegen eine Bebauung der Moorstraße ausgesprochen habe. Bei einer zukünftigen Bebauung westlich des Ahrbergweges könne die Buslinienführung sogar noch weiter westlich geplant werden.

Frau Behncke erläutert anhand der Rahmenplanung, dass für den Gesamtbereich eine Erschließung von Norden nach Süden vorgesehen sei. Von Seiten der Stadt sei immer versprochen worden, dass der Ahrbergenweg als landwirtschaftlicher Weg erhalten bleibe, damit er weiterhin eine Erholungsfunktion erfüllen könne.

Herr Schacht erkundigt sich, ob es nicht noch andere als die diskutierten Möglichkeiten für eine Buslinienführung gebe.

Herr Bürgermeister Baxmann stellt fest, dass es verschiedene Varianten gebe. Eine der Verwaltung, eine der WGS und eine andere der Anlieger. Eine Null Variante dürfe es jedoch nicht geben.

Herr Ahrens erklärt, dass eine Minimalvariante kostenneutral sei. Mit einer Anbindung an eine andere Buslinie (Linie von Schillerslage kommend) über die Weserstraße könnte der Wendepunkt genutzt und dann wieder zurück über die Weserstraße zum Bahnhof gefahren werden.

Herr Bürgermeister Baxmann führt aus, dass nach dieser Variante einzelne Gebiete ausgegrenzt würden. Es werde aber vorbehaltlos überprüft, inwieweit die vorgeschlagenen Varianten umsetzbar seien. Die Argumente, die auch bei dieser Veranstaltung geäußert worden seien, würden in das Verfahren eingebracht. Die Burgdorfer Politik müsse danach abwägen, wie der Bebauungsplan zu beschließen sei. Die Umsetzung der Linienführungen obliege aber letztlich der Region Hannover. Es sei heute wieder deutlich geworden, dass es Interessenskonflikte gebe. Daher herrsche auch keine einheitliche Meinung. Nun sei in der Sache bei Abwägung aller Belange eine Entscheidung zu treffen.

Frau Ahrens gibt zu bedenken, ob nicht eine ganz andere Linienführung am sinnvollsten sei, da viele Gebiete noch gar nicht erschlossen seien.

Herr Bürgermeister Baxmann führt aus, dass jeweils geprüft werden müsse, in welchem Verhältnis die Belastungen zum Nutzen stünden. Als weitere Alternativen zu den diskutierten und gezeigten Linienverläufen seien auch die Anbindung an Otze sowie eine durchgehende Linie zur Südstadt denkbar.

Aus dem Publikum wird noch eine andere Linienführung für möglich erachtet. Diese wird kurz dargestellt. (Anstelle der Straße Ellerngrund soll die Straße Am Westende oder die Straße Im Jägerfeld befahren werden).

Herr Wilkenig antwortet auf diesen Vorschlag, dass diese Linie schon geprüft worden sei. Jedoch würden die Straßen, welche vom Bus durchfahren werden müssten, einen mangelhaften Zustand aufweisen, sodass diese nicht für die Durchfahrt von Bussen geeignet seien.

Herr Roth erkundigt sich, ob eine Verkehrsberuhigung der alten Moorstraße (westlich der Straße Ellerngrund) in Erwägung gezogen worden sei. Im Zuge dessen könne die Straße auch saniert werden.

Herr Bürgermeister Baxmann führt an, dass eine Sanierung auch mit Kosten für die Anlieger verbunden sei. Daher sei fraglich, inwieweit die Betroffenen bereit seien, diese Kosten zu tragen. Abschließend stellte er heraus, dass alle Anmerkungen von der Stadt ernst genommen und im Zuge des Planungsprozesses berücksichtigt würden.

Herr Bürgermeister Baxmann schließt die Einwohnerversammlung gegen 21:35 Uhr und verabschiedet die Bürgerinnen und Bürger.

Im Nachgang zur Einwohnerversammlung erreichten die Stadt Burgdorf zwei weitere Stellungnahmen Burgdorfer Bürger.

Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 24.06.2009:

„... an der Einwohnerversammlung am 22.06.09 haben wir nicht teilgenommen und möchten als direkte Anwohner der 'Verlängerten Moorstraße' zu der geplanten Buslinienführung in der Burgdorfer Weststadt auf diesem Wege wie folgt Stellung nehmen:

Wir möchten Wert darauf legen, dass zwar - wie die eingereichte Unterschriftenliste gegen die geplante Buslinienführung zum Ausdruck bringt - die Mehrheit der direkten Anlieger die geplante Buslinienführung über die verlängerte Moorstraße ablehnen, jedoch nicht

alle Anlieger sich der Argumentation des Anschreibens zur Unterschriftenliste anschließen.

Wir sind prinzipiell dafür, dass die Neubaugebiete der Weststadt an den Busverkehr Richtung Bahnhof sowie Innenstadt angeschlossen werden **und akzeptieren eine Buslinienführung auch über die verlängerte Moorstraße**, zumal wir bereits vor dem Kauf unseres Grundstückes über die Absicht der Buslinienführung informiert waren.

Wir gehen davon aus, dass seitens der Stadt Burgdorf alles dafür getan wird, dass

- die Durchfahrt von zusätzlichem motorisierten Verkehr auf der verlängerten Moorstraße möglichst verhindert wird und somit der zurzeit stattfindende unkontrollierte Verkehr (Autos bis zum ehemaligen Hundesportplatz, Motorräder, Quads) eingedämmt wird.
- sich die Sicherheit der Kinder, die den angrenzenden Spielplatz benutzen, nicht verschlechtert. Dieses ist schon allein dadurch zu erreichen, dass der unkontrollierte Verkehr nicht mehr vorhanden sein wird, bzw. zumindest stark abnehmen wird. Wünschenswert wäre hier aus unserer Sicht ein erhöhter Zaun zwischen Spielplatz und verlängerte Moorstraße.
- die verlängerte Moorstraße nicht zu einer "Betonpiste" wird. Hier gibt es umwelt- und fußgängerfreundlichere Herstellungsmöglichkeiten. Außerdem kann man bei einer Frequenz von max. 3 - 4 Bussen pro Stunde nicht von einer "Piste" sprechen.
- die verlängerte Moorstraße weiterhin für Fußgänger, Walker, Wanderer, Fahrradfahrer geöffnet und passierbar bleibt.

Auch aus Umweltschutzgründen spricht einiges für eine sinnvolle und fahrzeitgeringe Einbindung der Buslinienführung Richtung Bahnhof/Innenstadt (wünschenswert wäre hier aus unserer Sicht eine Haltestelle im Bereich der verlängerten Moorstraße), weil dadurch den schulpflichtigen Kindern die Möglichkeit gegeben wird, mit dem Bus die Schule zu erreichen und somit der Individualverkehr (Elternbringdienst zur Schule bei schlechtem Wetter) eingeschränkt wird.

Außerdem ist nicht außer Acht zu lassen, dass gerade ältere und zukünftig ältere Bewohner der Weststadt auf eine gut zu erreichende Busanbindung angewiesen sind.

Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile können und wollen wir eine Buslinienführung über die verlängerte Moorstraße nicht ablehnen, zumal bei der alternativen Linienführung die Anwohner der Aller- und Weserstraße nochmals mit zusätzlichem Verkehr belastet werden würden.

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Es ist richtig, dass von der Stadt Burgdorf Maßnahmen (Poller oder ähnliches) ergriffen werden, um unerlaubtes Befahren mit privaten Pkw auf der verlängerten Moorstraße zukünftig zu unterbinden. In Zukunft wird es am östlichen wie am westlichen Ende der Moorstraße Barrieren geben, die nur von den Bussen freigegeben werden können.

Durch die verminderte Geschwindigkeit der Busse (es wird maximal Tempo 30 zulässig sein) kann das Gefahrenpotential gemindert werden. Auch die Taktung der Busses, es ist mit 1-3 Fahrten pro Stunde zu rechnen, verringert die Gefahrenlage. Die Busspur wird in einer Breite von max. 3,50 m hergestellt. Derzeit ist eine zweispurige Betonbahn vorgesehen, bei der die Spuren durch Schotterrasen getrennt werden. Die Randbereiche, welche nicht in Anspruch genommen werden, bleiben in ihrer jetzigen Form erhalten.

Die Moorstraße bleibt für andere Fortbewegungsarten des sogenannten Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer etc.) benutzbar und zugänglich.

Die Verlängerung der Buslinie wird u.a. gerade für sogenannte mobilitätseingeschränkte Personen wie Kinder und ältere Menschen vorbereitet.

Die längste Fahrtzeit des Busses bzw. für Fahrgäste zum Bahnhof beträgt ca. 12 Minuten. Damit ist eine Busfahrt deutlich schneller als die Zeit, die ein durchschnittlicher Fußgänger benötigt, um den Bahnhof zu Fuß zu erreichen. Die Lage der Bushaltestellen ist im Moment noch nicht abschließend geklärt. Derzeit sind eine Bushaltestelle auf Höhe des Kinderspielplatzes bzw. der Straße „Am Heidberg“ und eine im nördlichen Abschnitt der Saalestraße geplant.

Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 03.08.2009:

„...nach der Sommerpause möchten wir noch einmal auf die Einwohnerversammlung vom 22. Juni zurückkommen und Ihnen anlässlich der nächsten Sitzung des Bauausschusses am 10. August noch einmal unsere Position zum Thema Buslinienführung in Burgdorf Nord-West und zum geplanten Ausbau der verlängerten Moorstraße deutlich machen:

Die Anwohner der verlängerten Moorstraße fordern keineswegs, wie seinerzeit im Anzeigerbericht über die Einwohnerversammlung zu lesen war, ganz auf den Bus zu verzichten, sondern plädieren seit jeher dafür, eine alternative Buslinienführung zu wählen, die ohne Naturzerstörung auskommt. Wir lehnen den Ausbau der verlängerten Moorstraße ab, weil wir diesen von vielen Menschen geschätzten Naherholungsraum erhalten wollen.

Wir sind nach wie vor der Meinung, dass es praktikable, kostengünstige Lösungen gibt, das Neubaugebiet Nordwest und Heineckenfeld an den öffentlichen Nahverkehr anzubinden, ohne die Natur an der verlängerten Moorstraße zu zerstören. Dabei fühlen wir uns in unserer Argumentation gestärkt durch den Umstand, dass die Verantwortlichen von Stadt und Region auf der Einwohnerversammlung eingeräumt haben, dass es einen echten Bedarf für die Buslinie nach NW/Heineckenfeld bislang nicht gibt.

Wenn in absehbarer Zeit (die Verwaltung sprach von 5 bis 10 Jahren) also nur wenige Busfahrgäste zu erwarten sind, dann muss, so unsere Überzeugung, eine zweckmäßige, wirtschaftliche Lösung her, die auf vorhandenen Ressourcen aufbaut.

Unsere Alternativvorschläge:

1. Die Buslinien 636 und 639, die aus Schillerslage kommen und zum Bahnhof fahren, könnten das Wohngebiet NW mitbedienen.¹⁵ Die Fahrtroute sähe dann wie folgt aus: Die Busse aus Schillerlage biegen vom Kreisel in die Weserstraße ein, halten an der vorgesehenen Haltestelle in der Saalestraße, wenden dort und fahren wieder über die Weserstraße aus dem Wohngebiet heraus. Anschließend setzen die Busse ihre Fahrt wie bisher zum Bahnhof fort. Die Linien 905 und 916 (Birkenweg, Ellerngrund, Lippoldstraße, Mönkeburgstraße) würden wie bisher verkehren.

Der Einwand der RegioBus, der Bus sei bereits voll, greift hier zu kurz, ebenso der Einwand, der Wendepunkt an der Saalestraße sei zu klein. Ein Ausbau des Wendepunktes wäre sicher kostengünstiger als der Ausbau der verlängerten Moorstraße.

2. Die bestehenden Buslinien 905 und 916 (Birkenweg, Ellerngrund, Lippoldstraße, Mönkeburgstraße) könnten die Schleife durch die Weststadt vergrößern und durch die Straßen Im Jägerfeld oder Am Westende (statt Ellerngrund) fahren.¹⁶ Der Einwand, hier wäre ein Umbau der Straßen nötig, greift gegenüber dem Ausbau der verlängerten Moorstraße

¹⁵ Anmerkung der Stadt Burgdorf: siehe Anlage 8.

¹⁶ Anmerkung der Stadt Burgdorf: siehe Anlagen 8 und 9.

ebenfalls nicht. Ein Eingriff in die Natur würde hiermit jedoch vermieden, Kosten möglicherweise gespart.

3. Neu ist der Vorschlag, die Buslinie in NW über die Saalestraße durch die Allerstraße zu führen.¹⁷ Zwar werden hierbei auch Menschen durch einen vorbeifahrenden Bus beeinträchtigt. Ein Eingriff in die Natur würde hiermit jedoch vermieden. Und Kosten würden gespart.

Wir betonen noch einmal, dass nicht nur wir Anwohner der verlängerten Moorstraße den Ausbau derselben ablehnen, sondern dass wir von vielen Spaziergängern aus der ganzen Weststadt Unterstützung erfahren. Wir betonen dies nur, weil Herr Bürgermeister Baxmann einwandte, es sei nicht primäre Aufgabe der Politik und Verwaltung „den freien Blick in die Landschaft“ überall aufrecht zu erhalten. Dies ist zweifellos richtig, ist allerdings kein Argument dafür, die Natur hier zu zerstören und die Straße auszubauen. Denn wenn die Verbauung der Landschaft nicht unbedingt notwendig ist, wie an dieser Stelle, sollte solch ein Kleinod wie die obere Moorstraße als ein Stück Lebensqualität für die Menschen Burgdorfs unbedingt erhalten werden.

Die Einwohnerversammlung vom 22. Juni hat bei uns in Teilen den Eindruck erweckt, dass die Verwaltung nicht wirklich offen ist für neue Vorschläge, sondern lediglich Argumente für ihre Planung sucht. Wir hoffen, dass dieser Eindruck täuscht und unsere Alternativvorschläge ehrlich und fair geprüft werden. Wir bitten, sich bei der Prüfung unserer Argumente nicht nur auf das Punkteschema zu verlassen, das der Regionsvertreter auf der Einwohnerversammlung vorgelegt hat. Dieses Punkteschema nach Plus- und Minusargumenten kann nur die Quantität von Argumenten bewerten, ist aber keinesfalls geeignet, die Qualität von Argumenten angemessen widerzuspiegeln. Die wichtigen Aspekte „Naturraum“ und „Zurzeit kein Bedarf für die Buslinie in der geplanten Form“ tauchten im besagten Punkteschema gar nicht auf.

Abschließend möchten wir den Rat und die Verwaltung herzlich zu einer Ortsbegehung an der verlängerten Moorstraße einladen. Denn auf der Einwohnerversammlung sagte Herr Bürgermeister Baxmann, es müsste für den Ausbau „kein Busch beschnitten“ werden, während Herr Herbst vom Tiefbauamt von einer Wegbreite von 6 bis 8 Metern sprach, auf der sich Bus und Radfahrer bzw. Fußgänger gefahrlos begegnen könnten. Wir würden Ihnen gerne zeigen, wie schmal (weil idyllisch zugewachsen!) die verlängerte Moorstraße in Wirklichkeit ist und dass sich dieser Naturraum zu schützen lohnt! Denn sollte eine Buslinie auf dem Weg verkehren, wären gravierende Eingriffe in die Natur nötig, Bäume müssten gefällt, Büsche entfernt werden.

Wir sind davon überzeugt, dass Ihre bisherigen Überlegungen mit viel Arbeit, Engagement und Sachverstand der vielen Verantwortlichen zustande gekommen sind. Da es, wie oben dargestellt, aber weitere Argumente gibt, die bisher u. E. noch nicht ausreichend von den Entscheidern gewichtet werden konnten, bitten wir noch einmal in den Prozess einzusteigen und die Mehrarbeit einer Umplanung aufzunehmen – für eine Lösung mit Augenmaß, die im Ergebnis naturnäher und damit letztlich auch näher am Menschen ist.“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Allgemein wird auf die Ausführungen der Stadt Burgdorf zur Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 17.03.2009, Ausführungen der Stadt Burgdorf zur Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 14.04.2009 sowie auf das Protokoll der Einwohnerversammlung vom 22.06.2009 verwiesen.

Zu einzelnen, neuen Anregungen wird nachfolgend speziell Stellung genommen:
Auf der Einwohnerversammlung haben Stadt und Region nicht eingeräumt, dass es einen echten Bedarf für die Buslinie bislang nicht gibt. Vielmehr wurde dargelegt, dass die bis-

¹⁷ Anmerkung der Stadt Burgdorf: siehe Anlage 9.

herige Buslinie Nr. 905 nicht gut ausgelastet und der Nordwesten der Stadt nicht ausreichend an das ÖPNV-Netz angebunden ist. Ein Bedarf ist aufgrund der Alterung der Bevölkerung und anderer sogenannter nicht mobiler Bevölkerungsgruppen, wie z.B. Kinder sehr wohl gegeben.

Zu 1.

Ein Ausbau der Saalestraße zu einem Buswendeplatz ist nicht möglich. Mit Ausnahme der Straßenflächen, die in das Eigentum der Stadt Burgdorf übergehen, befinden sich angrenzend an die Saalestraße keine Flächen im Eigentum der Stadt Burgdorf. Um eine Wendefläche einzurichten, auf der auch ein Bus wenden kann, wäre der Ankauf von Flächen von Privaten notwendig. Auch für den Erwerb der erforderlichen Flächen und das Herstellen eines Wendeplatzes entstehen Kosten. Mit dieser Buslinienführung könnte für den südöstlichen Bereich des Baugebietes „Nordwest“ sowie die Bereiche „Am Heidberg“ und „Am Westende“ keine Bushaltestelle in annehmbarer Entfernung eingerichtet werden. Deshalb macht diese Buslinienführung nur Sinn, wenn zugleich eine Linienführung über die Straße „Am Westende“ geführt würde. Hierdurch würden weitere Kosten für den Ausbau dieser Straße entstehen (vgl. zu 2.).

Zu 2.

Die Führung der Buslinien 905 und 916 über die Straße „Am Westende“ oder „Im Jägerfeld“, anstelle der geplanten Linienführung über die Straße Ellerngrund, würde für die Erreichbarkeit der Bewohner in den Baugebieten „Nordwest“ und „Heineckenfeld“ keine wesentliche Verbesserung darstellen.

Die bestehenden Buslinien können nicht über die Straße „Am Westende“ oder „Im Jägerfeld“ geführt werden. Die Straßen sind für das Befahren mit Bussen nicht konzipiert. Hier müsste erst eine komplette Sanierung der Fahrbahn inkl. neuem verstärkten Unterbau durchgeführt werden. Die Führung der Buslinie über eine dieser Straßen macht nur Sinn, wenn zugleich eine Linienführung für den Nordwesten über die Weserstraße und Saalestraße erfolgt. Hierdurch würden zusätzliche Kosten entstehen.

Zu 3.

Die Wohnstraßen im Baugebiet „Nordwest“ sollen nicht der Erschließung anderer Baugebiete dienen. Deshalb ist die Allerstraße auch als Sackgasse konzipiert. Die Straßenbreite beträgt lediglich 4,25 bis 5,00 m. Für einen Begegnungsfall Bus/Pkw reicht diese Fahrbahnbreite entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 nicht aus. Um von der Saalestraße in die Allerstraße fahren zu können, müsste der Übergang erst hergestellt werden. Die vorhandenen Poller wären durch versenkbare Poller zu ersetzen, die nur von den Bussen freigeschaltet werden können.

Die Allerstraße weist in ihrem Verlauf eine Kurve mit engem Radius auf. Busse können diese Kurve deshalb nicht befahren.

Es gelten die gleichen Hindernisse wie für die Linienführung der Busse aus Schillerslage kommend, wenn diese in die Weserstraße, Saalestraße hineinführen, dort wenden und wieder hinausfahren sollten. Die Fahrzeit verlängert sich für Fahrgäste, die bereits im Bus sitzen. Die Busse sind in den Morgenstunden bereits sehr gut ausgelastet. Es müsste zusätzliches Fahrmaterial und -personal eingesetzt werden.

Es ist keine Verbauung der Landschaft geplant. Es wird lediglich die Herstellung einer Busspur in max. 3,50 m Breite und die Anlage von zwei Bushaltestelle vorbereitet. Es wird jedoch nicht eine 3,50 m breite versiegelte Fläche hergestellt, sondern es entstehen zwei jeweils ca. 1 m breite Betonspurbahnen, in deren Mitte ein Schotterrasen erhalten bleibt. Durch diese Maßnahme wird nicht die Natur zerstört, die bestehende Bepflanzung bleibt soweit als möglich unangetastet.

Die Einwohnerversammlung diente der Verdeutlichung der Planungsabsichten und Begründung des gewählten Buslinienverlaufes sowie dem Meinungsaustausch. Sämtliche vorgebrachten Argumente sind in die Abwägung eingeflossen. Sämtliche Alternativvorschläge wurden einer offenen und gleichberechtigten Prüfung unterzogen.

Bei der Prüfung der Alternativrouten wurde nicht alleine auf die Bewertungsmatrix bzw. das Punktschema zurückgegriffen, da dieses nicht abschließend ist und kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben wird.

Auf der Einwohnerversammlung wurde nicht „von einer Wegbreite von 6 bis 8 Metern“ gesprochen. Die genannte Breite bildet die Breite der Parzelle der verlängerten Moorstraße ab. Der vorhandene Weg stellt sich in einer Breite von ca. 4 Metern dar. Daneben gibt es nicht nur Büsche und Bäume, sondern auch Wiesenflächen. Busse und Radfahrer bzw. Fußgänger können sich deshalb gefahrlos begegnen.

Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 16.11.2009:

„... wie wir erfahren haben, gibt es eine Initiative gegen die Buslinienführung über die Verlängerung Moorstraße.

Wir sprechen uns ausdrücklich f ü r die Buslinienführung aus, da gerade Schulkinder und ältere Anwohner auf den Bus angewiesen sind. Auch Besucher, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen und uns derzeit nur zu Fuß oder mit dem Taxi erreichen, würden von der neuen Buslinienführung profitieren. Das Baugebiet Heineckenfeld würde zudem an Attraktivität gewinnen.

Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn der Bus zur Fahrplanänderung Dezember 2010 zur Verfügung stehen könnte. ...“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nicht nur für die genannten Personengruppen, sondern für alle Bürgerinnen und Bürger sowie Besuchende wird die Verlängerung der Buslinie vorbereitet um eine umweltfreundliche und stressfreie Fortbewegungsalternative im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr anzubieten. Die Steigerung der Attraktivität des Baugebietes „Heineckenfeld“ sowie sämtlicher mit dem Bus neu erschlossener Bereiche wird bestätigt.

Über die Inbetriebnahme der Buslinienführung beraten die politischen Gremien der Region Hannover und nicht der Rat der Stadt Burgdorf.

Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 17.11.2009:

„... wie wir erfahren haben, gibt es eine Initiative gegen die Buslinienführung über die Verlängerung Moorstraße.

Wir sprechen uns ausdrücklich f ü r die Buslinienführung aus, da gerade Schulkinder und ältere Anwohner auf den Bus angewiesen sind. Auch Besucher, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen und uns derzeit nur zu Fuß oder mit dem Taxi erreichen, würden von der neuen Buslinienführung profitieren. Das Baugebiet Heineckenfeld würde zudem an Attraktivität gewinnen.

Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn der Bus zur Fahrplanänderung Dezember 2010 zur Verfügung stehen könnte. ...“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Es wird auf die Ausführungen der Stadt Burgdorf zur Stellungnahmen Burgdorfer Bürger vom 16.11.2009 verwiesen.

Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 24.11.2009:

„... wie wir erfahren haben, gibt es eine Initiative gegen die Buslinienführung über die Verlängerung Moorstraße.

Wir sprechen uns ausdrücklich f ü r die Buslinienführung aus, da gerade Schulkinder und ältere Anwohner auf den Bus angewiesen sind. Auch Besucher, die mit öffentlichen

Verkehrsmitteln anreisen und uns derzeit nur zu Fuß oder mit dem Taxi erreichen, würden von der neuen Buslinienführung profitieren.
Das Baugebiet Heineckenfeld würde zudem an Attraktivität gewinnen.

Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn der Bus zur Fahrplanänderung Dezember 2010 zur Verfügung stehen könnte. ...“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Es wird auf die Ausführungen der Stadt Burgdorf zur Stellungnahmen Burgdorfer Bürger vom 16.11.2009 verwiesen.

Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 28.11.2009:

„...wie wir erfahren haben, gibt es eine Initiative gegen die Buslinienführung über die Verlängerung Moorstraße.

Wir sprechen uns ausdrücklich f ü r die Buslinienführung aus, da gerade Schulkinder und ältere Anwohner auf den Bus angewiesen sind. Auch Besucher, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen und uns derzeit nur zu Fuß oder mit dem Taxi erreichen, würden von der neuen Buslinienführung profitieren.
Das Baugebiet Heineckenfeld würde zudem an Attraktivität gewinnen.

Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn der Bus zur Fahrplanänderung Dezember 2010 zur Verfügung stehen könnte. ...“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Es wird auf die Ausführungen der Stadt Burgdorf zur Stellungnahmen Burgdorfer Bürger vom 16.11.2009 verwiesen.

Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 27.11.2009:

„...wie wir erfahren haben, gibt es eine Initiative gegen die Buslinienführung über die Verlängerung Moorstraße.

Wir sprechen uns ausdrücklich f ü r die Buslinienführung aus, da gerade Schulkinder und ältere Anwohner auf den Bus angewiesen sind. Auch Besucher, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen und uns derzeit nur zu Fuß oder mit dem Taxi erreichen, würden von der neuen Buslinienführung profitieren.
Das Baugebiet Heineckenfeld würde zudem an Attraktivität gewinnen.

Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn der Bus zur Fahrplanänderung Dezember 2010 zur Verfügung stehen könnte. ...“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Es wird auf die Ausführungen der Stadt Burgdorf zur Stellungnahmen Burgdorfer Bürger vom 16.11.2009 verwiesen.

Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 02.12.2009:

„...wie wir erfahren haben, gibt es eine Initiative gegen die Buslinienführung über die Verlängerung Moorstraße.

Wir sprechen uns ausdrücklich f ü r die Buslinienführung aus, da gerade Schulkinder und ältere Anwohner auf den Bus angewiesen sind. Auch Besucher, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen und uns derzeit nur zu Fuß oder mit dem Taxi erreichen, würden von der neuen Buslinienführung profitieren.
Das Baugebiet Heineckenfeld würde zudem an Attraktivität gewinnen.

Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn der Bus zur Fahrplanänderung Dezember 2010 zur Verfügung stehen könnte. ...“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Es wird auf die Ausführungen der Stadt Burgdorf zur Stellungnahmen Burgdorfer Bürger vom 16.11.2009 verwiesen.

Stellungnahme Burgdorfer Bürger vom 24.01.2010:

„...wie wir erfahren haben, gibt es eine Initiative gegen die Buslinienführung über die Verlängerung Moorstraße.

Wir sprechen uns ausdrücklich für die Buslinienführung aus, da gerade Schulkinder und ältere Anwohner auf den Bus angewiesen sind. Dies zeigt sich besonders bei dem augenblicklichen Winterwetter. Auch Besucher, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen und uns derzeit nur zu Fuß oder mit dem Taxi erreichen bzw. auch wir persönlich bei Dienst- oder Urlaubsreisen mit der Deutschen Bahn, würden von der neuen Buslinienführung profitieren.

Die Baugebiete Nord-West und Heineckenfeld würden zudem an Attraktivität gewinnen.

Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn der Bus zur Fahrplanänderung Dezember 2010 zur Verfügung stehen könnte. ...“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Es wird auf die Ausführungen der Stadt Burgdorf zur Stellungnahmen Burgdorfer Bürger vom 16.11.2009 verwiesen.

14 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB

Mit Schreiben vom 26.02.2009 wurden die Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB um Stellungnahme bis zum 03.04.2009 zu dem Vorwurf des Bebauungsplanes in der Fassung vom 12.12.2008 gebeten. Es wurden insgesamt 16 Behörden bzw. sonstige Träger öffentlicher Belange angeschrieben.

Folgende Behörden bzw. sonstige Träger öffentlicher Belange haben keine Stellungnahmen eingereicht (die Nummerierung bezieht sich auf die Verteilerliste):

- Nr. 2 GLL Hannover – Amt für Landentwicklung
- Nr. 7 Kabel Deutschland GmbH
- Nr. 9 Finanzamt Burgdorf
- Nr. 10 GLL Hannover - Katasteramt
- Nr. 11 Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege
- Nr. 12 Stadt Burgwedel
- Nr. 13 Gemeinde Isernhagen
- Nr. 16 Samtgemeinde Wathlingen

Folgende Behörden bzw. sonstige Träger öffentlicher Belange teilten durch schriftliche Stellungnahme mit, dass keine Anregungen und Hinweise geltend gemacht werden:

- Nr. 4 Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover, Schreiben vom 27.03.2009
- Nr. 8 Polizeikommissariat Burgdorf, Schreiben vom 26.03.2009
- Nr. 14 Stadt Lehrte Schreiben vom 05.03.2009
- Nr. 15 Gemeinde Uetze, Schreiben vom 03.03.2009

Anregungen und Hinweise wurden von folgenden Behörden bzw. sonstigen Trägern öffentlicher Belange vorgebracht (die Nummerierung bezieht sich auf die Verteilerliste):

Nr. 1 Region Hannover, Schreiben vom 03.04.2009

„... zu der 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf-Nordwest“ der Stadt Burgdorf, Stadtteil Burgdorf, bestehen aus der Sicht der Region Hannover als Träger öffentlicher Belange grundsätzlich keine Bedenken.

Aus naturschutzrechtlicher Sicht wird jedoch darauf hingewiesen, dass in den Ausführungen zur Begründung der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ mehrere Widersprüche erkennbar sind.

Die Bestandsaufnahme vor Ort hat ergeben, dass die im bestandskräftigen Bebauungsplan festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht umgesetzt worden sind. Statt der Grünanlage, die auf ganzer Fläche mit dem Wertfaktor 2 bilanziert worden ist, ist hier eine Verkehrsverbindung mit einer Fahrspur sowie einem gewundenem Fuß-Radweg entstanden. Nur randlich gibt es einige „Grünstrukturen“ (siehe beiliegendes Luftbild).

Die Kompensationsmaßnahmen sind jedoch gesetzlich vorgeschrieben, um die durch Baugebiete verursachten Schäden an Natur und Landschaft abzumildern und verlorengegangene Funktionen des Naturhaushaltes gleichwertig wiederherzustellen.

Deshalb ist eines der in § 1 (5) BauGB erklärten Ziele der Bauleitplanung, der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen, nicht erfüllt worden. Die Gemeinde als Planaufstellerin hat sogar im Umweltbericht die „...Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes...“ als maßgebliches übergeordnetes Ziel der Planung bezeichnet.

Im vorliegenden Entwurf zur Bebauungsplanänderung werden aber sowohl alle noch so kleinen „grünen“ Flächen (z.B. eine Baumgruppe an der Straßenkreuzung) als auch erkennbar nicht naturnahe Bereiche wie Radwege als Maßnahmen zum Ausgleich für zerstörte Lebensraumfunktionen mit hohen Wertzahlen berechnet.

Die so berechneten Bereiche stellen jedoch keine gleichwertige Wiederherstellung zerstörter Strukturen dar, sondern entsprechen den klassischen Grünplanungen. Auch grünordnerische und gestalterische Maßnahmen sind in einem Baugebiet regelmäßig erforderlich, müssen aber unabhängig von der Eingriffsregelung betrachtet werden. Bestimmte Kompensationseffekte können zwar unter der Bedingung, dass die Grünflächen von schädigenden Einflüssen verschont werden, erzielt werden. Doch aufgrund der sehr schmalen Ausprägung der durch die vorliegende Planung betroffenen Fläche, die zukünftig sogar noch weiter eingeengt wird, sind die bilanzierten Strukturen keine zum Funktionsausgleich geeigneten Maßnahmen. Für die gewerteten Straßeneckenbäume und das übrige „Verkehrsgrün“ gilt dasselbe.

Es wird deshalb vorgeschlagen, den gesamten als „Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung“ überplanten Bereich, aus der Sicht des Naturschutzes, auf der Verlustseite zu bilanzieren und extern auszugleichen.

Dabei ist die Formulierung des Entwicklungsziels auf der externen Sammelausgleichsfläche zu konkretisieren. Die Abfassung der textlichen Festsetzungen unter Punkt 2.0 ist verwirrend: „Auf der Ackerfläche ist das Anpflanzen standortheimischer Gehölze durchzuführen, sodass sich der Acker in eine Ruderalflur umwandelt.“

Aus naturschutzrechtlicher Sicht wird davon ausgegangen, dass tatsächlich geplant ist, Gehölze verschiedener Ordnung in Gruppen und in Form von Hecken an den Grenzen der Fläche zu pflanzen. Den Planungen vorgelagert sind demnach wahrscheinlich Gras- und Krautsäume („Ruderalflächen“?). Dieses müsste so genau wie möglich beschrieben werden. Dazu gehört auch die Angabe der Pflanzdichten wie sie u.a. unter Punkt 3.2 für an-

dere Bereiche textlich festgesetzt wurden. Derartige Angaben sind neben den Artenlisten erforderlich, um einen Eindruck von der Struktur der Lebensraumqualität der Ersatzmaßnahme zu bekommen.

Des Weiteren wird aus der Sicht des Öffentlichen Personennahverkehrs darauf hingewiesen, dass die Buslinienführung sowie die Angebotshäufigkeit für das Plangebiet noch nicht in allen Details geklärt ist. Die tendenziellen Aussagen zum ÖPNV sind grundsätzlich aber richtig, bedürfen vor einer Umsetzung jedoch noch der Beschlussfassung der politischen Gremien der Region Hannover.

Aus wasserrechtlicher Sicht wird darauf hingewiesen, dass, sofern das Niederschlagswasser der Verkehrsfläche (Busspur) flächenhaft durch den belebten/bewachsenen Oberboden in den Seitenräumen versickert wird, bestehen aus wasserwirtschaftlicher und wasserrechtlicher keine Bedenken gegen die Planung.
Die Planung ist mit den Zielen der Raumordnung vereinbar.“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird insgesamt zur Kenntnis genommen und zum Teil berücksichtigt.

Zu den naturschutzrechtlichen Belangen

Zum 3. Absatz

Richtig ist, dass die Maßnahmen im Bereich der verlängerten Moorstraße noch nicht vollständig umgesetzt worden sind. Allerdings ist die in Absatz 3 erwähnte „Verkehrsverbindung“ nicht erst im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 0-71 „entstanden“, vielmehr handelt es sich hierbei um die als Feldweg fortgeführte Verlängerung der Moorstraße, die als Bestand bereits vor Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 0-71 vorhanden war. Da bereits seit längerer Zeit Überlegungen zur Anbindung der Buslinie über die verlängerte Moorstraße bestehen und der Weg außerdem zur Erschließung anliegender Flächen diente, wurde der Rückbau des Weges bisher nicht umgesetzt. Für Nutzungen, die vor Rechtskrafterlangung des Bebauungsplans Nr. 0-71 im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes vorhanden waren, wie die verlängerte Moorstraße, besteht Bestandschutz.

Hinsichtlich des gewundenen Fuß-Radweges ist anzumerken, dass der Bereich am südlichen Rand des Bebauungsplangebiets gemäß den zeichnerischen Festsetzungen im Rahmen der Bilanzierung für den rechtskräftigen Bebauungsplan als „Sonstige Grünanlage ohne Altbaumbestand“ lediglich mit der Wertstufe 2 eingestuft worden ist. Integrierte Fuß- und Radwege werden als zugehörige Bestandteile solcher Grünanlagen nicht gesondert erfasst, was sich auch in der Einstufung in die relativ niedrige Wertstufe 2 niederschlägt.

Zum 4. bis 8. Absatz

Die Aussage, dass „alle noch so kleinen grünen Flächen [...] als auch erkennbar nicht naturnahe Bereiche wie Radwege als Maßnahmen zum Ausgleich für zerstörte Lebensraumfunktionen mit hohen Wertzahlen berechnet werden“ ist falsch. Bei der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung zur 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans Nr. 0-71 wurde der Vegetationsbestand (Biotoptypen) anhand der Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 0-71 ermittelt. Für die Ergänzungsbereiche, die sich nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans befinden, wurde eine Bestandsaufnahme vor Ort durchgeführt. Die Eingriffe in die entsprechenden Biotoptypen werden durch die festgesetzte Kompensationsmaßnahme (vgl. Textliche Festsetzung Nr. 2.0) ausgeglichen. Die gesetzlich vorgeschriebenen Kompensationsmaßnahmen werden selbstverständlich umgesetzt.

Im übrigen handelt es sich bei den von der Region bemängelten „hohen“ Wertzahlen nicht um die Bewertung der Flächen im bereits rechtskräftigen Bebauungsplan, sondern um die Einstufung des Ist-Zustandes der Ergänzungsflächen am Anfang bzw. Ende der

verlängerten Moorstraße. Deshalb ist die „hohe“ dem Ist-Zustand entsprechende Bewertung Voraussetzung für eine ordnungsgemäße Bilanzierung.

In der Praxis dürfte es schwierig sein, die Busspuren von den nicht befestigten Seiten- und Mittelstreifen exakt zu trennen, da die Spuren auch seitliche Widerlager benötigen und die Seitenräume – wenn auch begrünt – befestigt sein müssen, falls ein Bus die Spur verlassen sollte/muss. Deshalb wird dem Vorschlag gefolgt, die gesamte Verkehrsfläche auf der Verlustseite zu buchen und extern zu kompensieren.

Das entstehende Minus von 6.948 Werteinheiten (WE) (statt 2.534 WE) kann durch Zuordnung einer 3.474 m² (statt 1.267 m²) großen Fläche aus der Kompensationsfläche 3992/001 ausgeglichen werden.

Zum 9. Absatz

Auf der externen ehemals als Acker genutzten Sammelkompensationsfläche ist die Anpflanzung von Gruppen aus standortheimischen Laubgehölzen vorgesehen. Die Gehölzgruppen sind so zu pflanzen, dass der Eindruck einer geschlossenen Anpflanzung entsteht. Ferner ist die Anpflanzung von heimischen Einzelbäumen sowie von Obstgehölzen geplant. Die Gehölzanpflanzungen sollen insgesamt ca. 25 % der Grundstücksfläche betragen. Der Rest der Fläche soll als Ruderalflur entwickelt werden. Die textliche Festsetzung Nr. 2.0 wurde entsprechend überarbeitet und neu formuliert.

Zum Öffentlichem Personennahverkehr

Die Hinweise zum ÖPNV werden zur Kenntnis genommen.

Zum Wasserrecht

Die Hinweise zum Wasserecht werden zur Kenntnis genommen und in Kapitel 5.3 der Begründung aufgenommen.

Die Vereinbarkeit der Planung mit den Zielen der Raumordnung wird zur Kenntnis genommen.

Nr. 1 Region Hannover Fachbereich Verkehr/Team 86.02 Angebotsmanagement, Schreiben vom 11.06.2009

„... Ergänzend zu der Stellungnahme der Region Hannover vom 3.4.2009 möchte ich zum ÖPNV (vorletzter Absatz) um folgende Änderung der Stellungnahme bitten:

Des Weiteren wird aus der Sicht des Öffentlichen Personennahverkehrs darauf hingewiesen, dass die Lage der Haltestellen sowie die Angebotshäufigkeit für das Plangebiet noch nicht in allen Details geklärt sind. Die tendenziellen Aussagen zum ÖPNV sind grundsätzlich richtig und zwischen der Stadt Burgdorf, der RegioBus Hannover und der Region Hannover abgestimmt. Vor einer Umsetzung ist eine Beschlussfassung der politischen Gremien der Region Hannover erforderlich.“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und in die Begründung unter Kapitel 3.4 aufgenommen.

Nr. 3 Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Schreiben vom 10.03.2009

„... Zur o.g. Planung wird aus landwirtschaftlicher Sicht folgender Hinweis gegeben: Die Moorstraße dient bislang der Erschließung einiger land- bzw. forstwirtschaftlicher Flächen. Diese Erschließung muss auch bei Einrichtung einer Busspur gesichert bleiben.“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nach Rücksprache mit der Landwirtschaftskammer Niedersachsen ist nur der Bereich westlich des Ahrbergenweges für die Erschließung landwirtschaftlicher Flächen von Bedeutung. Die Poller oder ähnliche Absperrmaßnahmen im westlichen Bereich der verlän-

gerten Moorstraße werden östlich des Ahrbergenweges platziert, sodass für landwirtschaftliche Fahrzeuge, die den Ahrbergenweg befahren, die verlängerte Moorstraße überquerbar bleibt. Der Bereich der verlängerten Moorstraße westlich des Ahrbergenweges bleibt für landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar.

Nr. 5 Stadtwerke Burgdorf GmbH, Schreiben vom 01.04.2009:

„... gegen die o.g. Bebauungspläne haben wir keine Bedenken.

Hinsichtlich vorgesehener Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenflächenbereich ist die Einhaltung des DVGW-Regelwerkes GW 125 und ATV-H 162 „Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ zu beachten. Dieser Hinweis hat auch Gültigkeit für Baumpflanzungen in privaten Grundstücken, sofern diese im Trassenbereich von zu verlegenden Ver- und Entsorgungsleitungen liegen.

Des Weiteren sind die sich aus dem Antragsverfahren zur Ausweisung des Wasserschutzgebietes „Radhop“ ergebenden Anforderungen zum Schutz des Grundwassers zu berücksichtigen.

Vor Beginn der Baumaßnahme bitten wir Sie, aktuelle Leitungspläne bei uns anzufordern.“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in die Begründung unter Kapitel 5.3 aufgenommen.

Nr. 6 Deutsche Telekom AG, Schreiben vom 11.03.2009

„...im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG, die aus beigefügtem Plan ersichtlich sind.“

Ausführungen der Stadt Burgdorf:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Nach Rücksprache mit der Deutschen Telekom AG ist eine Überbauung der Telekommunikationslinien mit einer Fahrbahn möglich.

15 Ergebnis der Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (2) BauGB

Wird im Verfahrensverlauf ergänzt

16 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB

Wird im Verfahrensverlauf ergänzt

17 Verfahren

Verfahrensvermerke

Der Entwurf der 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ wurde ausgearbeitet:

Burgdorf,

Fachbereich Stadtplanung,
Bauordnung, Umwelt

Stadtplanungsabteilung

(Baurat)

(Abteilungsleiterin)

Der Rat der Stadt Burgdorf hat in seiner Sitzung am _____ die 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ beschlossen.
Der Verwaltungsausschuss der Stadt Burgdorf hat in seiner Sitzung am 27.01.2009 die Durchführung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB beschlossen.

Die Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses sowie der frühzeitigen Bürgerbeteiligung erfolgte ortsüblich am 21.02.2009.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung erfolgte in der Zeit vom 03.03.2009 bis 03.04.2009.

Die Träger öffentlicher Belange hatten gemäß § 4 (1) BauGB vom 26.02.2009 bis 03.04.2009 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Burgdorf hat in seiner Sitzung am _____ dem Entwurf der 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ zugestimmt und die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB beschlossen.

Die Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung erfolgte ortsüblich am _____.

Der Entwurf der 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ und der Entwurf der Begründung haben vom _____ bis _____ öffentlich ausgelegen.

Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom _____ am Bebauungsplanverfahren beteiligt. Sie hatten Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum _____.

Über die Anregungen, die während der öffentlichen Auslegung eingegangen sind, hat der Verwaltungsausschuss der Stadt Burgdorf in seiner Sitzung am _____ abschließend beschlossen.

Der Rat hat in seiner Sitzung am _____ die 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ als Satzung gemäß § 10 BauGB und gemäß § 6 NGO sowie die Begründung im Sinne von § 9 (8) BauGB beschlossen.

Burgdorf,

Bürgermeister

18 Inkrafttreten

Der Satzungsbeschluss der 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ durch die Stadt Burgdorf ist am _____ im gemeinsamem Amtsblatt Nr. _____ für die Region Hannover und die Landeshauptstadt Hannover gemäß § 10 (3) BauGB bekannt gemacht worden. Der Bebauungsplan ist damit am _____ in Kraft getreten.

Burgdorf, den

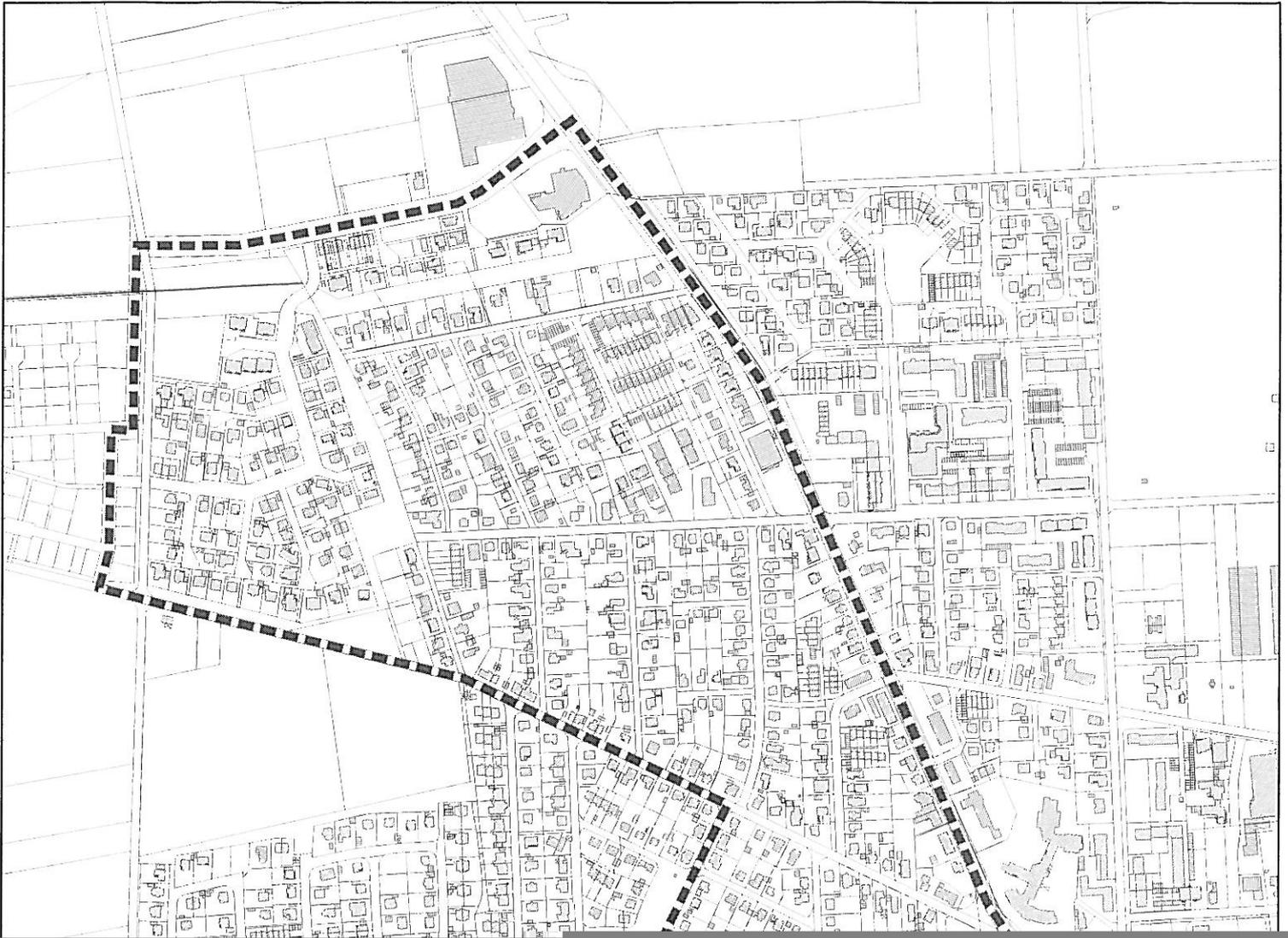
(Bürgermeister)

Zusammenfassende Erklärung der 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 0-71 „Burgdorf Nord- west“ gemäß § 10 (4) BauGB

Wird im Verfahrensverlauf ergänzt

Quellen

- Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2007: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
- Hrsg.: Landkreis Hannover, Hannover 1990: Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Hannover
- Prof. Dipl.-Ing. Nagel, Hannover 1994: Stadt Burgdorf: Landschaftsplan der Stadt Burgdorf
- Hrsg.: Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Hannover 2008: Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2008
- Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT), Hannover 1995: Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Burgdorf
- Region Hannover, Hannover 2005: Regionales Raumordnungsprogramm 2005
- Hrsg.: Region Hannover, Hannover 2003: Nahverkehrsplan 2003
- Hrsg.: Region Hannover, Hannover 2008: Nahverkehrsplan 2008
- Stadt Burgdorf, Burgdorf 2000: Bebauungsplan Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“
- Hrsg.: Stadt Burgdorf, Burgdorf 1997: Rahmenplanung zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Burgdorf-West



Tab. B: Gegenüberstellungstabelle **B-Plan: 'Burgdorf-Nordwest' Nr. 0-71/3**

BESTAND							PLANUNG							
Biotoptyp (bei mehreren gleichen Biotoptypen oder verschiedenen Teilflächen Nr. angeben, vgl. Liste II)	Biotopgröße	Eigriff unzulässig (vgl. Liste I)	Wertfaktor (vgl. Liste II)	Flächenwert (Produkt aus Spalte 2 u. 4)	Schutzgüter	Besonderer Schutzbedarf (vgl. Liste III)	Planung (Versieg./Überbauung, entstehender Biotoptyp/ Nutzungstyp o. vorgesehen als Ausgleichsfläche, vgl. Liste II)	Beeinträchtigung/ Eingriff (vgl. Liste IV)	Vermeidungsmaßnahmen möglich (vgl. Liste V)			Ausgleichbarkeit (vgl. Liste VI)		
Nr.+ Bezeichnung +Kürzel	Fläche (m ²)	bei ja ankreuzen	Wertfaktor	Flächenwert		ankreuzen	Nr.+ Bezeichnung + Kürzel	bei ja ankreuzen	ja Fläche (m ²)	teilweise Fläche (m ²)	nein Fläche (m ²)	bei ja ankreuzen	bei nein ankreuzen	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
12.12.2	2.748		2	5.496			13.4	X			2.748	X		
Sonstige Grünanlage (PZA)						Arten u. Lebensgem.		Vers. Flächen (X)						
						Boden								
						Wasser								
						Klima/Luft								
						Landschaftsbild			X					
11	484		3	1.452			13.4				484	X		
Ruderalflur (UR)						Arten u. Lebensgem.		Vers. Flächen (X)						
						Boden								
						Wasser								
						Klima/Luft								
						Landschaftsbild								
13.4	575		1	575			13.4							
Vers. Flächen (X)						Arten u. Lebensgem.		Vers. Flächen (X)						
						Boden								
						Wasser								
						Klima/Luft								
						Landschaftsbild								
2.16.1	205		3	615			2.16.1							
Standortgerechte Gehölzanzpflanzung						Arten u. Lebensgem.		Standortgerechte Gehölzanzpflanzung						
						Boden								
						Wasser								
						Klima/Luft								
						Landschaftsbild			X					

Tab. B: Gegenüberstellungstabelle (Fortsetzung)

B-Plan: 'Burgdorf-Nordwest' Nr. 0-71/3

AUSGLEICH					
Beschreibung der Ausgleichsmaßnahme (vgl. Liste VI)	Größe der Ausgleichsfläche	Wertfaktor (vgl. Liste II)	Ausgleichswert	verbl. Wert f. Ausgleichsmaßn.	Absicherung der Vorkehrungen zur Vermeidung u. der Kompensationsmaßnahmen, u.U. Hinweise zur Durchführung
Nr. + Bezeichnung + Kürzel	Fläche (m ²)				
15	16	17	18	19	20
wird durch A ausgeglichen				-5.496	
wird durch A ausgeglichen				-1.452	
				0	
				0	

Tab. B: Gegenüberstellungstabelle

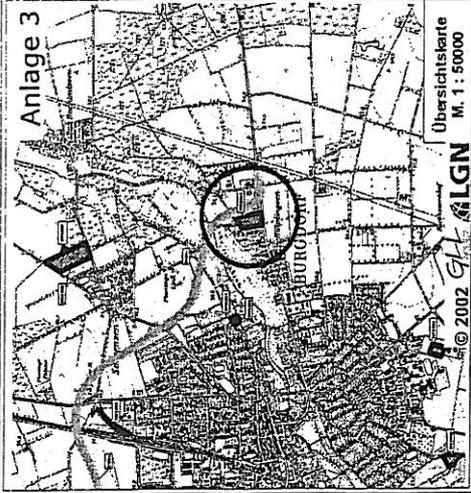
B-Plan: 'Burgdorf-Nordwest' Nr. 0-71/3

BESTAND							PLANUNG							
Biotoptyp (bei mehreren gleichen Biotoptypen oder verschiedenen Teilflächen Nr. angeben, vgl. Liste II)	Biotopgröße	Eingriff unzulässig (vgl. Liste I)	Wertfaktor (vgl. Liste II)	Flächenwert (Produkt aus Spalte 2 u. 4)	Schutzgüter	Besonderer Schutzbedarf (vgl. Liste III)	Planung (Versieg./Überbauung, entstehender Biotoptyp/ Nutzungstyp o. vorgesehen als Ausgleichsfläche, vgl. Liste II)	Beeinträchtigung/Eingriff (vgl. Liste IV)	Vermeidungsmaßnahmen möglich (vgl. Liste V)			Ausgleichbarkeit (vgl. Liste VI)		
									ja Fläche (m ²)	teilweise Fläche (m ²)	nein Fläche (m ²)	bei ja ankreuzen	bei nein ankreuzen	
Nr.+ Bezeichnung +Kürzel	Fläche (m ²)	bei ja ankreuzen	Wertfaktor	Flächenwert		ankreuzen	Nr.+ Bezeichnung + Kürzel	bei ja ankreuzen	ja Fläche (m ²)	teilweise Fläche (m ²)	nein Fläche (m ²)	bei ja ankreuzen	bei nein ankreuzen	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
10.1 Acker (A) (Kompensationsfläche Nr. 3992/001)	3.474		1	3.474			2.16.1/11 Standortgerechte Gehözanpflanzung (HPG)/Ruderalflur (UR)							
						Arten u. Lebensgem.		X						
						Boden								
						Wasser								
						Klima/Luft		X						
					Landschaftsbild	X								

Tab. B: Gegenüberstellungstabelle (Fortsetzung)

B-Plan: 'Burgdorf-Nordwest' Nr. 0-71/3

AUSGLEICH					
Beschreibung der Ausgleichsmaßnahme (vgl. Liste VI)	Größe der Ausgleichsfläche	Wertfaktor (vgl. Liste II)	Ausgleichswert	verbl. Wert f. Ausgleichsmaßn.	Absicherung der Vorkehrungen zur Vermeidung u. der Kompensationsmaßnahmen, u.U. Hinweise zur Durchführung
Nr. + Bezeichnung + Kürzel	Fläche (m ²)				
15	16	17	18	19	20
Kompensationsmaßnahme für	3.474	3	10.422	6.948	
PZA u. UR					



Legende

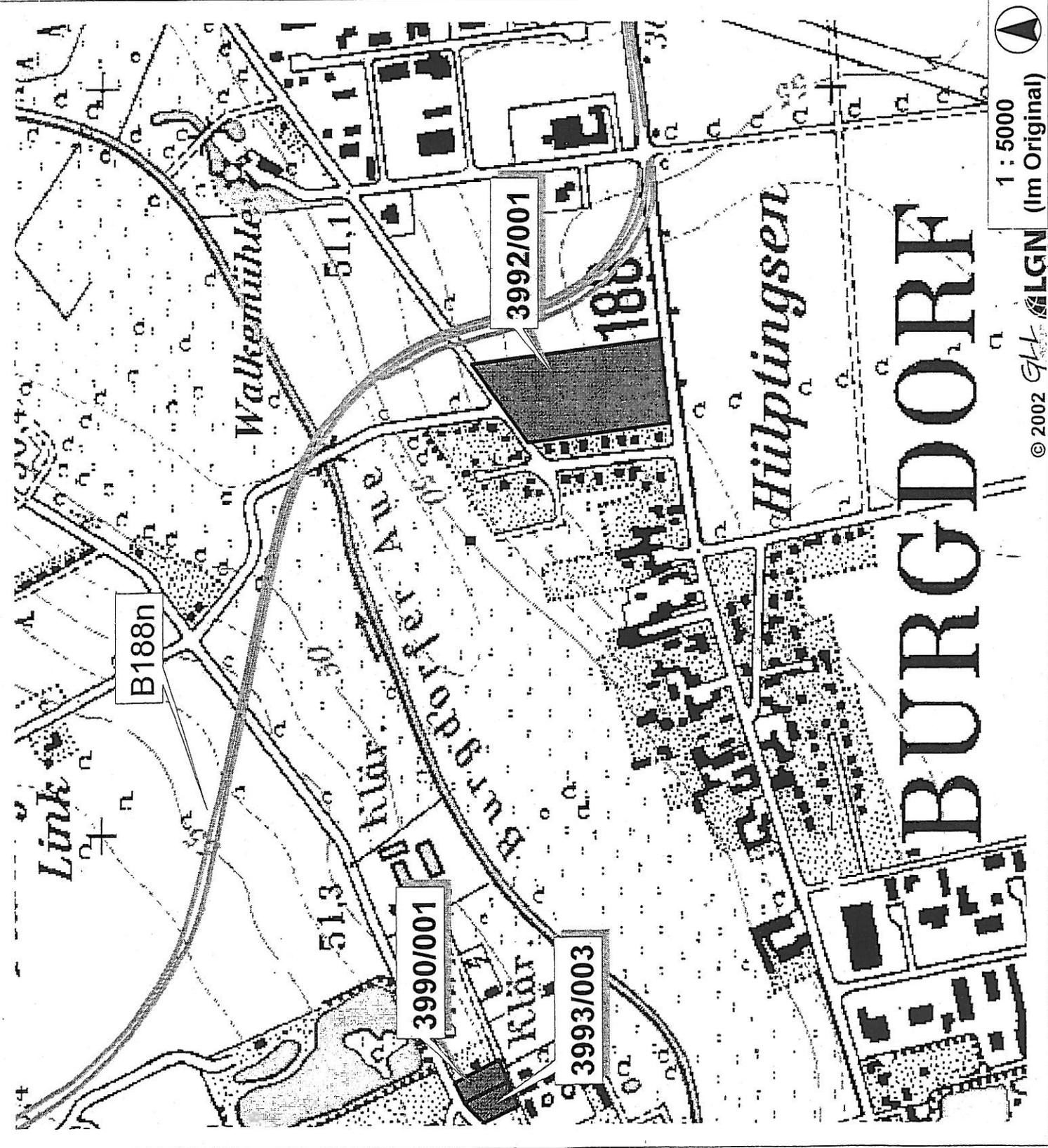


Kompensationsflächen

Stadt Burgdorf

Kompensationsflächenkataster
Lageplan 7

Stand: 01.08.2008
31-Fre



Kommunalverband Großraum Hannover

Nahverkehrsplan 2003

Verbesserung der Stadtverkehre in den Mittelzentren

Karte
Stadt Burgdorf
Konzeption Kernstadtverkehr (Variante 3)

Stadtbuslinien

Regionale Linien mit
Stadtverkehrsfunktion

Optionale Linienführung
in der Frühspitze

Optionale Linienführung

Liniennummer

Grundtakt Mo - Fr (alle ... Minuten)

Haltestellen Stadtbuslinien

Haltestellen im Einrichtungsverkehr

Bahnhof

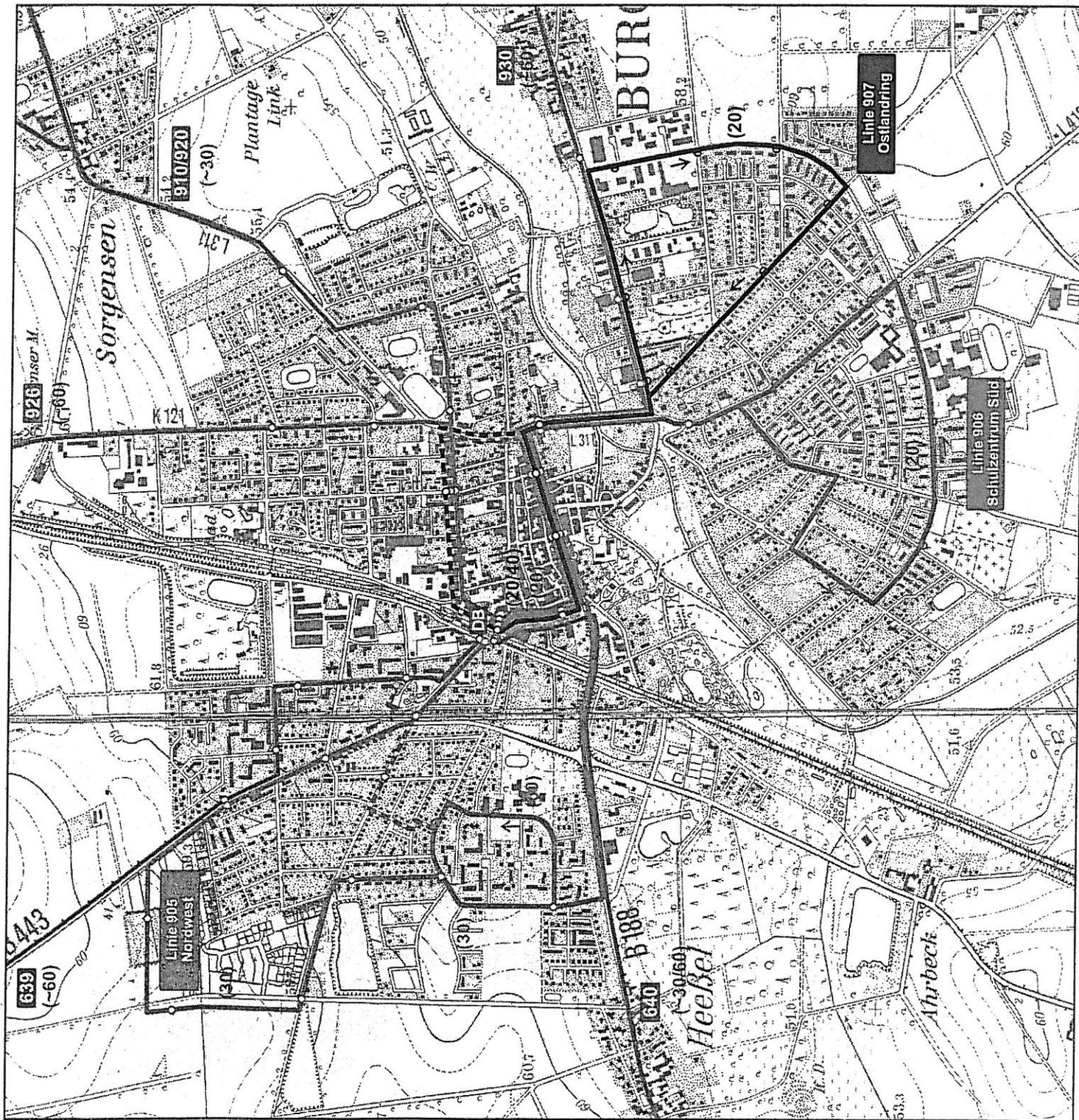
Einzugsbereich der Haltestellen
Bedienung mindestens alle 30 Minuten
(Radius = 300m)

Einzugsbereich von Stadtbuslinien (60-Min.-Takt)
oder Regionallinien (mind. 60-Min.-Takt)
(Radius = 300m)

Stand: September 2001
Kartengrundlage: TK 25
Landesvermessung und Geobasisinformationen Niedersachsen (LGN)
- 84 - 07 / 01



Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Döhrenstraße 13 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 38-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 38-58



Burgdorf – B-Plan Moorstraße

22.6.2009



Region Hannover

Region Hannover:

- Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- Nahverkehrsplan(NVP), (→Vorgaben, strategische Planung)

RegioBus Hannover GmbH

- Linienkonzessionen
- Linienbetrieb
- Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes nach Vorgaben des NVP

Großraum-Verkehr Hannover (GVH):

- Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen:
üstra, RegioBus, DB Regio, metronom z.B:
Tarif, Fahrgastinformation, Fahrplanabstimmung

Burgdorf – B-Plan Moorstraße

22.6.2009



Region Hannover

Variante 1

Verlängerung Linie 905 über Moorstraße

- Erschließung B/Nordwest, Heinekenfeld, Weserstr. und Bereich Am Heidberg
- stündliche Anbindung an Züge Bahnhof Westseite
- stündliche Erreichbarkeit der Innenstadt und Südstadt
durch Umlaufverbund mit Linie 906
- geringe Kilometer-Kosten durch kurzen zusätzlichen Fahrweg über Moorstr./Weserstr.
- hoher Wirkungsgrad beim Fahrzeugeinsatz durch kurze Standzeiten
- Infrastrukturkosten durch Ausbau Moorstr.
- Infrastrukturkosten für Poller

Burgdorf – B-Plan Moorstraße

22.6.2009



Region Hannover

Variante 2

Beibehaltung der heutigen Linie 905 und

Neue Linie Bahnhof/Westseite – B443 – Weserstr. – Heinekenfeld und zurück

- Erschließung B/Nordwest, Heinekenfeld, Weserstr.
- halbstündliche Anbindung an Züge Bahnhof Westseite
- Erreichbarkeit der Innenstadt durch Fußweg/Tunnel oder mit Umstieg auf Linie 905 mit Wartezeit
- zusätzliche Kilometer-Kosten durch zusätzlichen Fahrweg über Moorstr./Weserstr.
- zusätzliche Fahrzeug + Fahrpersonal erforderlich, daher hohe zusätzliche Kosten
- keine weiteren Infrastrukturkosten

Burgdorf – B-Plan Moorstraße

22.6.2009



Region Hannover

Qualitativer Vergleich Variante 1 mit Variante 2

- | | | |
|--|---------------|---------------|
| • Anbindung an Innenstadt: | Variante 1 ++ | Variante 2 -- |
| • Anbindung an den Bahnhof Westseite: | Variante 1 + | Variante 2 ++ |
| • Erschließungswirkung: | Variante 1 ++ | Variante 2 + |
| • einmalige Infrastrukturkosten: | Variante 1 -- | Variante 2 ++ |
| • laufende Betriebskosten längere Fahrstrecke: | Variante 1 + | Variante 2 -- |
| • zusätzlicher Fahrzeug- und Personaleinsatz: | Variante 1 ++ | Variante 2 -- |

→ Variante 1: 8x + und 2x -

→ Variante 2: 5x + und 6x -

Burgdorf – B-Plan Moorstraße

22.6.2009

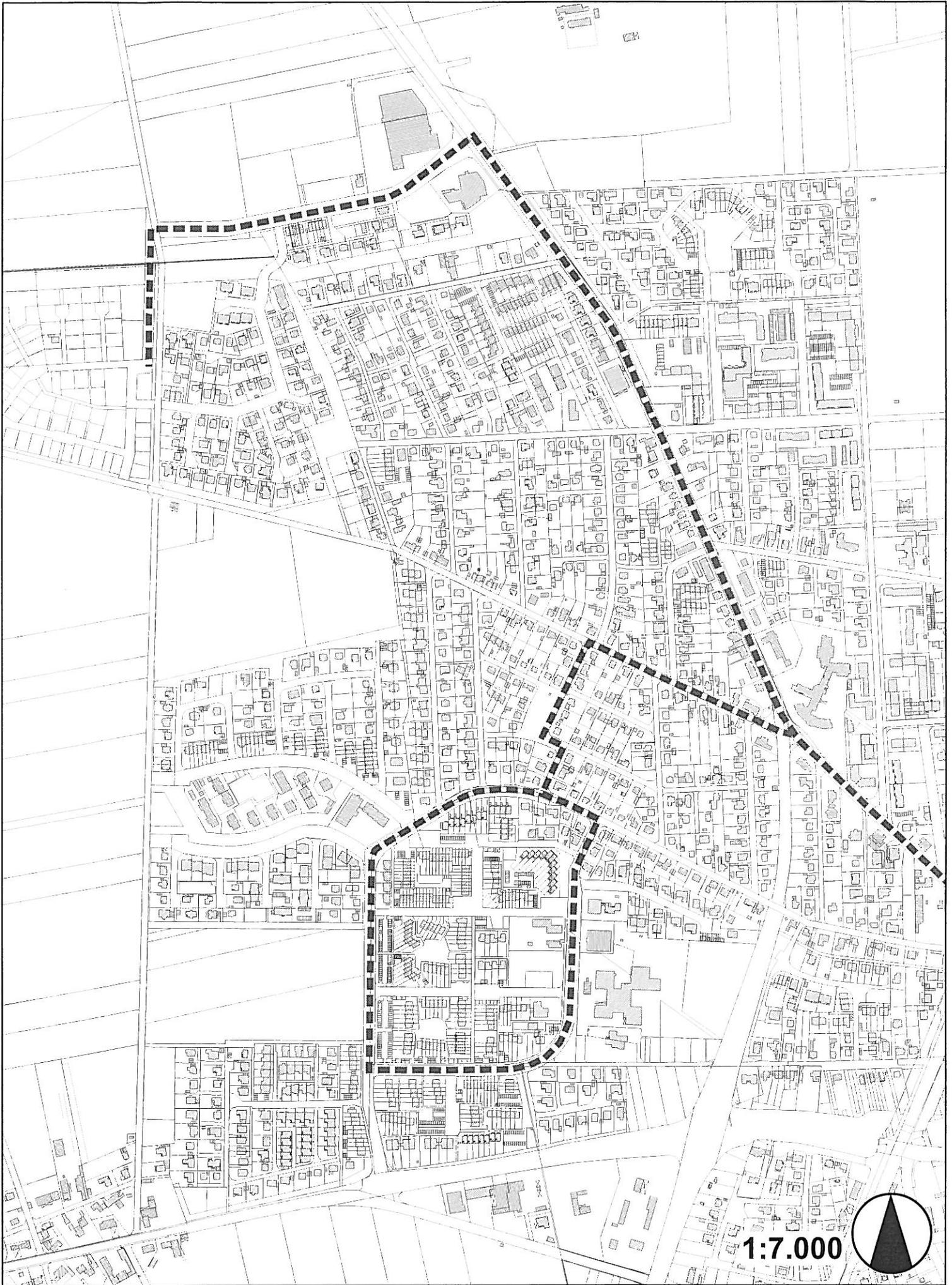


Region Hannover

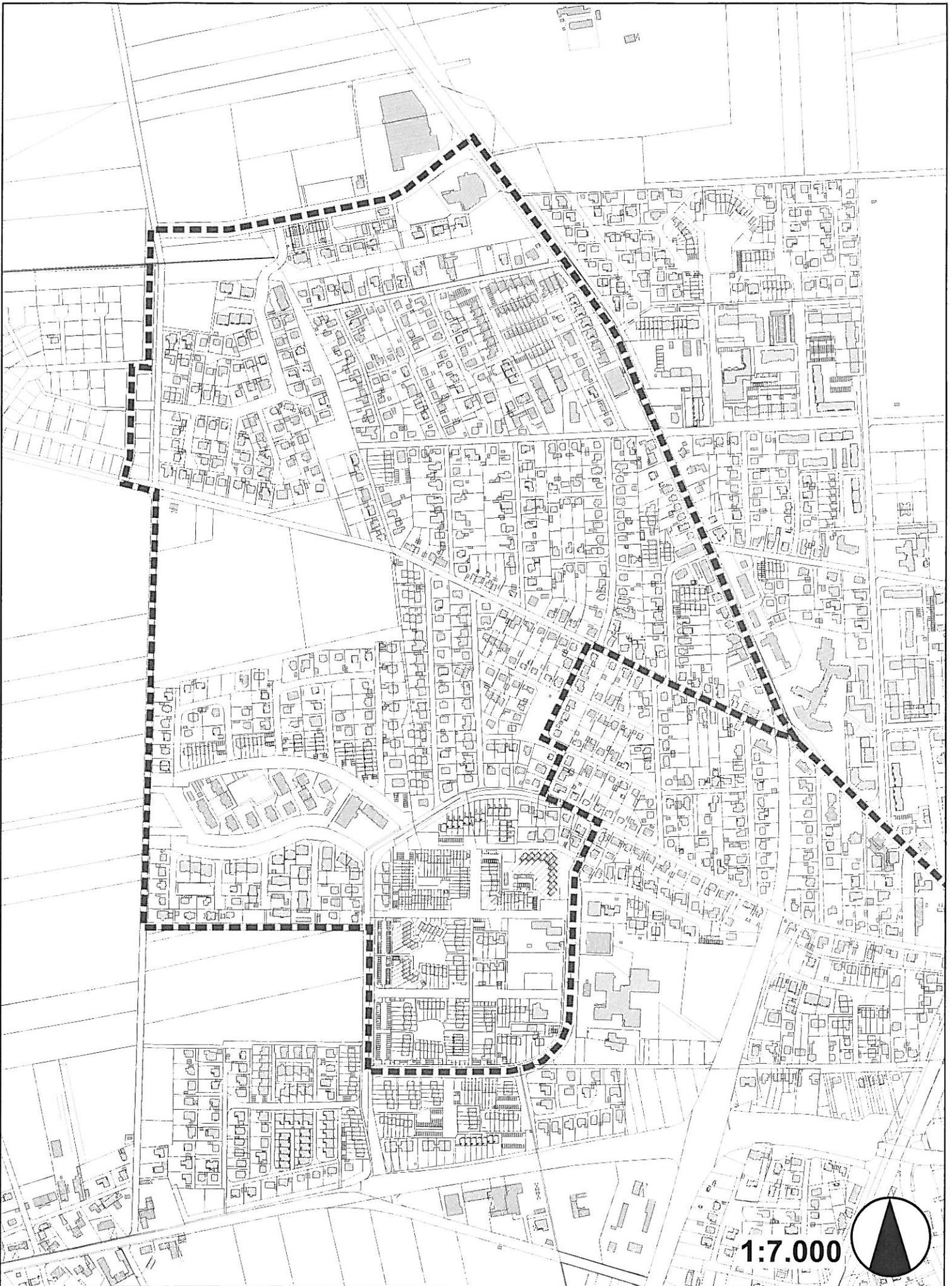
Vergleich der Kosten Variante 1 mit Variante 2

(Grobschätzung)

- einmalige Infrastrukturkosten Variante 1: 240.000€ abzgl. GVFG Förderung
 - jährliche Unterhaltungskosten bei Variante 1: ca. 5.000€
 - laufende jährliche Betriebskosten: Variante 1 ca. 60.000€; Variante 2 ca.120.000€
 - zusätzlicher Fahrzeug- und Personaleinsatz für Variante 2: ca. 40.000€ – 70.000
- Variante 2 „kostet“ jährliche ca. 100.000€ mehr als Variante 1
- Variante 2 bietet in der Summe keinen höheren verkehrlichen Wert
- In der Summe ist Variante 1 aus verkehrlicher und finanzieller Sicht zu bevorzugen



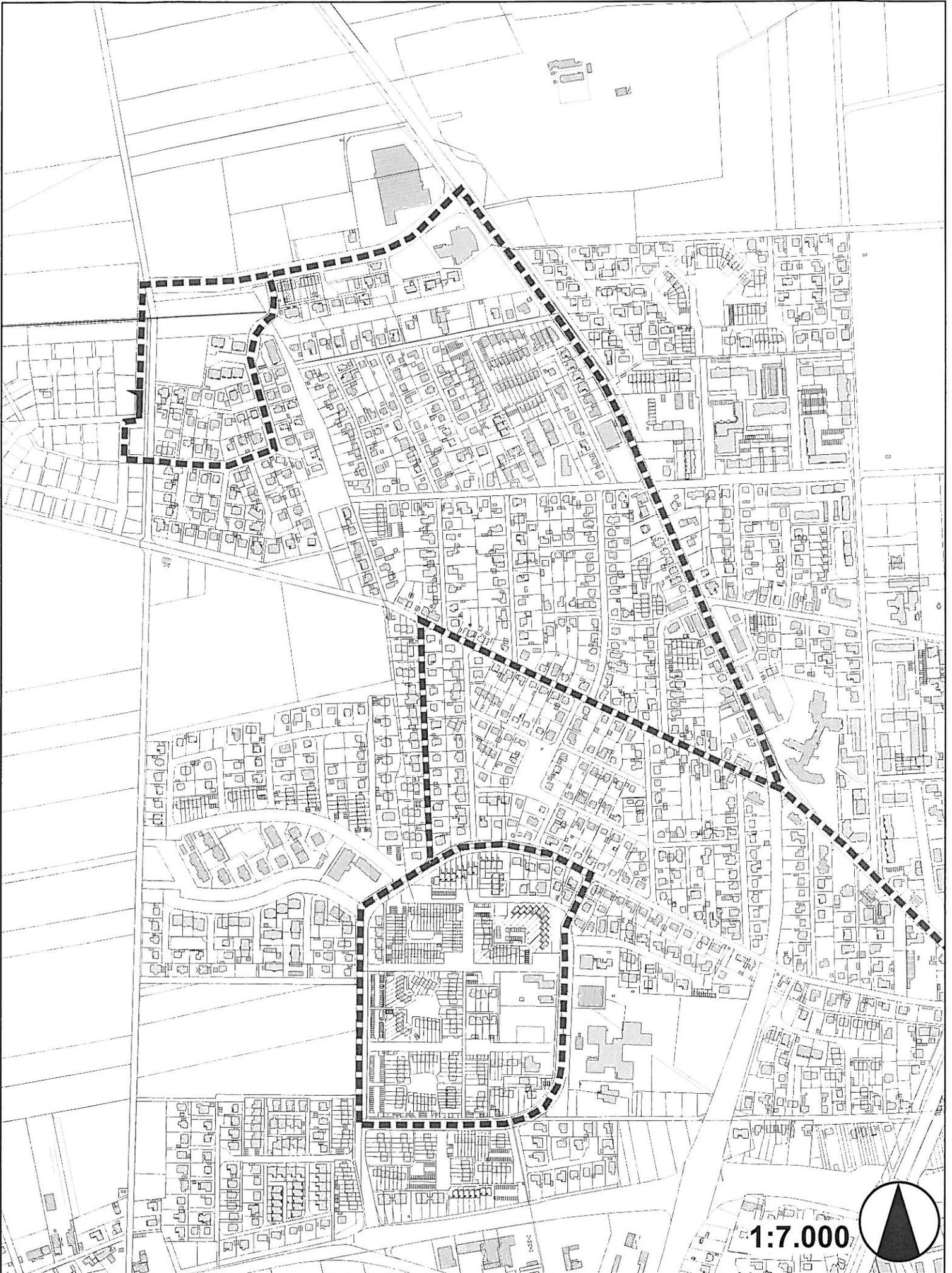
Alternativvorschlag von Bürgern Buslinie 905 mit Wendepplatz Saalestr.



Alternativvorschlag von Bürgern Buslinie 905 über Ahrbergenweg



**Alternativvorschlag von Bürgern Buslinie 905 über "Am Westende"
u. 636/639 mit Wendepplatz Saalestr.**



Alternativvorschlag von Bürgern Buslinie 905 über Allerstr. u. "Am Westende"

Einwohnerversammlung Buslinienführung Burgdorf Weststadt

Tagesordnung

- | | |
|-------------------------------|--|
| 19:00 Uhr
bis
19:30 Uhr | Eintreffen der Einwohner |
| 19:30 Uhr | Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Alfred Baxmann |
| ab 19:35 Uhr | Vorstellung der geplanten Buslinienführung |
| | Vorstellung der Bauleitplanung |
| | Vorstellung der Alternativrouten |
| | Begründung warum diese Routen nicht umgesetzt werden sollten |
| | Fragen, Anregungen und Meinungsäußerung der Einwohnerinnen und Einwohner |
| | Weiteres Verfahren der Bauleitplanung |
| | Ende der Einwohnerversammlung |

STADT BURGSDORF

STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMASSNAHME

VERKEHRSKONZEPT

PGT PLANUNGSGEMEINSCHAFT GbR, Am Markt 10, 38100 Braunschweig, Tel. 0531 312320, Fax 0531 312329

- Hauptroute Rad-/Fußverkehr
- Hauptroute Rad-/Fußverkehr ggf. busbefahrbar
- ⊙ Nebenverbindung Rad-/Fußverkehr
- Verbindungsweg Rad-/Fußverkehr

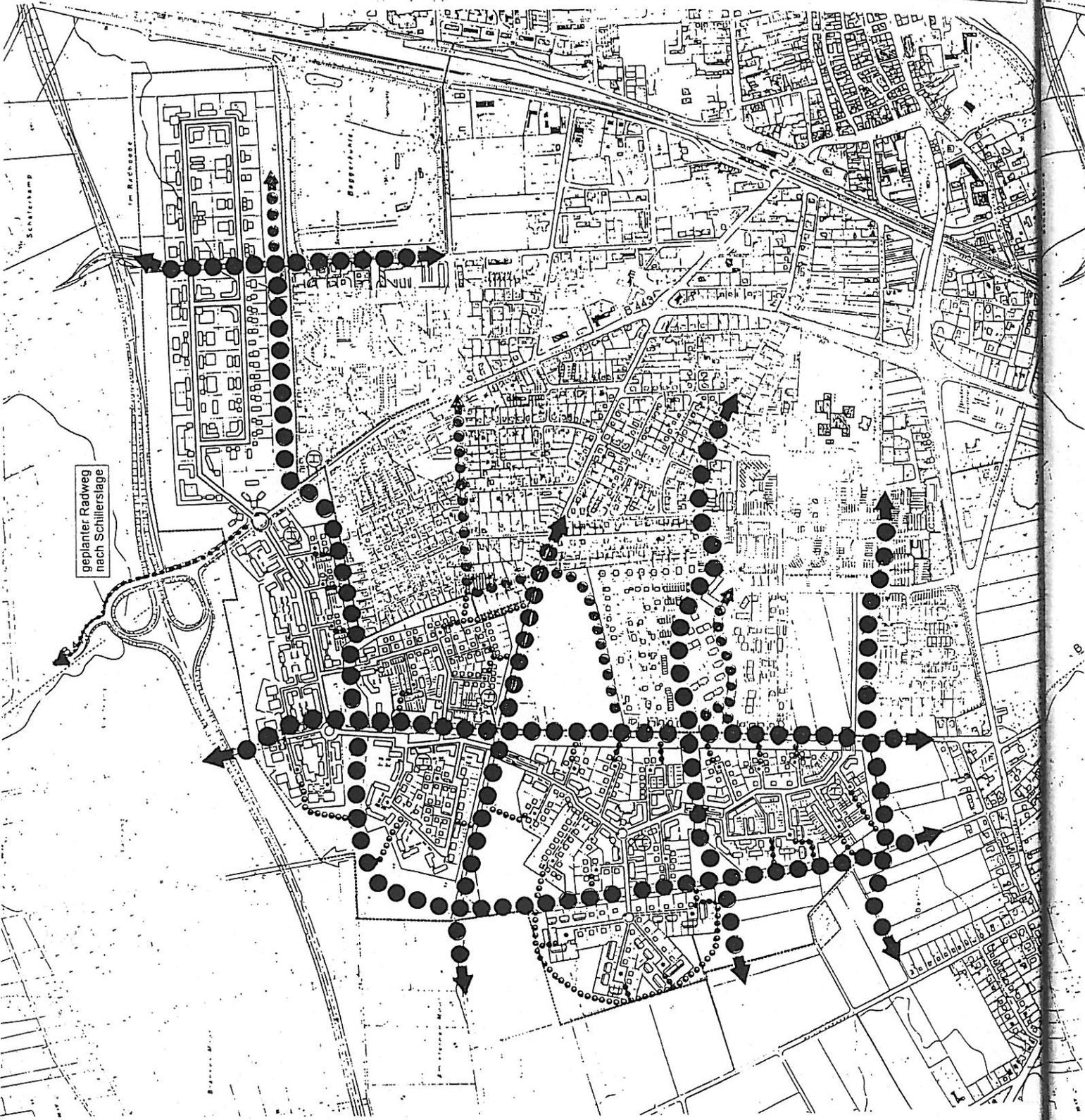
Fuß- / Radverkehrsnetz

VERKEHRSKONZEPT

WITENSDIJKAKE ARBEITSGEMEINSCHAFT

STADT BURGSDORF

STÄDTEBAULICHE



geplanter Radweg nach Schillerstage